6-Δ-7
EXP 472

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº Ø472

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 6-A-7

CLASIFICADO

Director Editor
JOSE TEOFILO GOYRET
Jefe de Redacción
LUIS MARIA MAIZ
Coordinador Editorial
CARLOS ANTONIO ZORRILLA
Cartografía Estratégica
ALEJANDRO MALOFIEJ
Traducciones
ALEJANDRA BRANDOLIN
MARGARET TRIPP de FERNANDEZ
MARIA M. B. DE FRENKEL
Corrección
GRACIELA MELGAREJO
Colaboradores
PANTALEON KOTELCHUK
CARLOS SETTEL
SAUL BRACERAS HAEDO
JULIO CIRUZZI
HECTOR A. ARROSIO
IVAN GARB
JULIO A. CIRINO
JORGE FERRONATO
Corresponsales
RAUL FAIN BINDA
(Gran Bretaña)
ALBERTO PEREZ TATO
(Francia, Bélgica)
Diseño Gráfico
RICARDO MUTTO
Fotografía
LUIS DE FALCO
Secretarias
MARIA AMALIA RAFFAELLI
LILIANA ADA BIGI
Gerente Administrativo y Comercial
MIGUEL GRIPPO
Asesor de Publicidad
NORBERTO MEDRANO

La Dirección de la revista no se responsabiliza por las opiniones vertidas en los artículos firmados.
Copyright EDITORIAL CLIO S.A.
Prohibida la reproducción total o parcial.

La revista ARMAS Y GEOESTRATEGIA es editad[illegible]atrimestralmente por EDITORIAL CLIO S.[illegible] domicilio en Viamonte 640, 7º piso, CP. 105[illegible] [illegible]uenos Aires, Argentina. Tel.: 392-0107/2370/3301. Tlx.: 18696 CONAT-AR.
Precio del ejemplar en la Argentina : $ 350.000.-
Suscripción por un año (tres números):
- Argentina: $ 1.300.000.-
- Exterior: u$s 50.-
Ejemplar atrasado en la Argentina: $ 350.000.-

Distribuidor en la Capital Federal: RUBBO S.R.L. Av. Juan de Garay 4226 - Buenos Aires.
Distribuidor en el interior de la Argentina y Paraguay: Carlos A. Serrano. Carabobo 829, P.B. "B", CP. 1406 Buenos Aires, Tel. 632-0122.
Distribuidor en Hispanoamérica: Editorial CLIO S.A.

Composición, armado e impresión: EL GRAFICO IMPRESORES, Nicaragua 4462, Buenos Aires, Argentina. (Printed in Argentina)

Correo Central B	FRANQUEO PAGADO CUENTA Nº 1244
	TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 231

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 2

ARMAS Y GEOESTRATEGIA

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0472
C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 6-A-7
CLASIFICADO

Indice

Introducción
JOSE TEOFILO GOYRET 1

ARMAS

Pistolas ametralladoras argentinas
PANTALEON KOTELCHUK 3

Armas de fuego en la historia argentina (última nota)
CARLOS SETTEL 7

Armas en el mundo 15

ESPECIAL

El Ejército Argentino en la guerra de las Malvinas
JOSE TEOFILO GOYRET 17

GEOESTRATEGIA

Pacto de Varsovia: estructura político-jurídica
JULIO J. CIRUZZI 71

El componente militar del Pacto de Varsovia
HECTOR A. ARROSIO 81

Sistemas de armas en los países del Pacto de Varsovia
IVAN GARB 91

El COMECON: una aproximación a su compleja estructura
JORGE FERRONATO 101

Situación y perspectivas del conflicto centroamericano (última nota)
JULIO A. CIRINO 109

DOCUMENTOS

El poderío militar soviético 1983 117

Tratado de Varsovia 149

SELECCIONES BIBLIOGRÁFICAS

Pacto de Varsovia
SUSANA GUPPY 151

Militar
RUBEN A. RAMIREZ MITCHELL 157

Indice

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 02

1. Prologo

2. LA RECUPERACION DE LAS MALVINAS
2.1. El conflicto argentino-británico
2.2. El ejército en la Operación ROSARIO

3. EL TEATRO DE OPERACIONES
3.1. Delimitación
3.2. Posición geográfica Absoluta y Relativa de las MALVINAS
3.3. Características geográficas del Archipiélago Malvinense
3.3.1. Relieve
3.3.2. Costas
3.3.3. Clima
3.3.4. Hidrografía
3.3.5. Suelos y Caminos
3.3.6. Transitabilidad y Visibilidad
3.3.7. Fauna
3.3.8. Potencial Económico
3.3.9. Población
3.4. Características del teatro de operaciones desde el punto de vista táctico
3.5. Características del teatro de operaciones desde el punto de vista estratégico operacional y estratégico militar

4. LAS FUERZAS ARMADAS DEL REINO UNIDO
4.1. Despliegue y conducción superior
4.2. Composición del Ejército Británico
4.3. Efectivos y organización del Ejército
4.4. Efectivos y organización de la Infantería de Marina

5. LA FUERZA DE TAREA BRITANICA
5.1. Constitución
5.2. Composición de la fuerza naval
5.3. Las fuerzas terrestres
5.4. El apoyo aéreo
5.5. Sistemas de armas, principales armamentos y equipos de combate
5.6. El Comando de la Operación CORPORATE

6. LAS FUERZAS TERRESTRES ARGENTINAS EN LAS MALVINAS
6.1. Comandos estratégicos operacionales y Comandos tácticos
6.2. Integración de las Fuerzas Terrestres de MALVINAS
6.2.1. Transporte y apoyo logístico
6.3. Fuerzas argentinas empeñadas en las operaciones terrestres en las MALVINAS
6.3.1. Ejército Argentino
6.3.1.1. Notas Orgánicas
6.3.2. Armada Argentina
6.3.3. Fuerza Aérea Argentina
6.3.4. Gendarmería Nacional
6.4. Armas, vehículos y equipos de combate empleados por el Ejército en las MALVINAS
6.5. Armas, vehículos y equipos de los cuales se careció, o de los que no se dispuso en la cantidad necesaria
6.6. Disposición de medios blindados y aéreos en las MALVINAS

7. LAS OPERACIONES
7.1. El Bloqueo y la espera
7.2. El desembarco en San Carlos
7.3. La batalla de Darwin-Goose Green
7.4. Desde Darwin-Goose Green hasta el ataque a Puerto Argentino
7.5. Evaluación de la situación Táctica y estratégica operacional por el Comando de las Fuerzas Malvinas
7.6. La batalla de Puerto Argentino
7.6.1. El desarrollo de combates y la evolución de la situación durante el 11 y 12 de junio
7.6.2. El desarrollo de los combates y el desarrollo de la situación durante el 13 de junio y la noche del 13/14 de junio
7.6.3. La situación de la zona de Puerto Argentino el 14 de junio de 1982 aproximadamente a las 1000 horas
7.7. El final de la batalla aeroterrestre
7.8. Las bajas de las Malvinas
7.8.1. EJERCITO ARGENTINO
7.8.1.1. Efectivos
7.8.1.2. Bajas
7.8.2. ARMADA NACIONAL
7.8.2.1. Efectivos Totales
7.8.2.2. Bajas
7.8.3. GENDARMERIA NACIONAL
7.8.3.1. Efectivos
7.8.3.2. Bajas
7.9. Efectivos Argentinos reunidos en las Malvinas
7.9.1. En Puerto Argentino el 14 de junio
7.9.2. En FOX y HOWARD incluidos en los términos de la rendición del 14 de junio
7.9.3. Total rendición 14 de junio
7.9.4. Efectivos que se rindieron en Darwin-Goose Green
7.10. Bajas y pérdidas británicas

8. REFLEXIONES
8.1. Sobre los aspectos en que se manifestó superioridad británica
8.2. Sobre algunos comentarios y críticas de especialistas
8.3. En general

ANEXOS

1. COMPOSICION DE LA FUERZA NAVAL DE TAREA BRITANICA
2. ELEMENTOS DEL EJERCITO BRITANICO EMPEÑADOS EN LAS MALVINAS
3. ELEMENTOS DE INFANTERIA DE MARINA BRITANICA EMPEÑADOS EN LAS MALVINAS
4. FUERZA DE TAREA BRITANICA - SISTEMAS DE ARMAS, PRINCIPALES ARMAMENTOS Y EQUIPOS DE COMBATE
5. ORGANIZACION PARA EL COMBATE DE LAS FUERZAS TERRESTRES ARGENTINAS
6. UNIDADES ACREEDORAS A LA MEDALLA "DE CAMPAÑA"
7. CONDECORACIONES Y MENCIONES OTORGADAS A PERSONAL DEL EJERCITO ARGENTINO Y DE GENDARMERIA QUE PARTICIPARON EN LAS OPERACIONES MILITARES EN LAS MALVINAS

GRAFICOS

I. OPERACION ROSARIO
II. SITUACION DE LA NOCHE 11/12 de junio de 1982
III. SITUACION EN LA NOCHE 13/14 de junio de 1982
IV. SITUACION FINAL el 14 de junio de 1982
V. RELEVAMIENTO DE IMPACTOS RECIBIDOS EN LA ZONA DEL AEROPUERTO DESDE EL 1ro. DE MAYO al 14 de junio de 1982
VI. EVOLUCION DE LA BATALLA A PARTIR DEL DESEMBARCO BRITANICO EN SAN CARLOS

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 03

EL EJERCITO ARGENTINO EN LA GUERRA DE LAS MALVINAS

JOSE TEOFILO GOYRET *

PROLOGO

Al cumplirse un año de la rendición de las fuerzas argentinas en las islas Malvinas, la opinión pública en general y, en particular los especialistas en las distintas disciplinas que estudian el "fenómeno de la guerra" y las relaciones internacionales han tomado, paulatinamente, conocimiento de un apreciable caudal de información sobre lo acontecido antes y, especialmente, después del 2 de abril de 1982, en el Atlántico Sur. Buena parte de esa información proviene de fuentes británicas que la proporcionan en la medida en que satisface las apetencias de conocimiento de su población y de sus aliados, con especial atención a la opinión pública de los Estados Unidos, a la que particularmente valoriza el gobierno británico, preocupado en mantener su privilegiada relación. Hay que tener en cuenta que esa información, cuando es de fuente gubernamental, es cuidadosamente seleccionada y, excepcionalmente, contendrá elementos de juicio que tengan importancia para concluir en una apreciación negativa respecto a las actitudes y procedimientos británicos (1). Más posibilidades ofrece la proveniente de otros tipos de fuentes, en particular, las periodísticas; pero aun así hay que estar prevenido a la innegable educación política y estratégica que tiene buena parte de sus profesionales, que les hace, a muchos de ellos, autocensurarse para no perjudicar la imagen y los intereses británicos. Sobre el tema es sumamente interesante un libro de autores ingleses, de reciente publicación en nuestro país (2).

En la Argentina, muy poco se ha publicado que se relacione con el aspecto político y estratégico de la guerra de las Malvinas y casi nada proviene de fuente oficial. Es deseable que lo que haga conocer sea aquello que no comprometa los intereses nacionales, porque éstos son los que importan y no los hombres que puedan haber acertado o errado en sus concepciones y decisiones.

También se ha conocido, con detalles y precisiones, las acciones militares, desarrolladas durante el conflicto bélico, por la Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval atacando a la Fuerza de Tarea Británica de operaciones en el Atlántico Sur. El arrojo e ingeniosidad de sus pilotos, admirados en el mundo, inscriben el nombre de su personal, en particular de los que cayeron en el sagrado cumplimiento del deber, en las páginas gloriosas de la Historia Argentina. Ultimamente, se ha divulgado actuaciones de elementos navales —como la del submarino **San Luis**— que ponen de manifiesto la calidad profesional y valentía de nuestros marinos.

Poco o nada se conoce sobre las operaciones terrestres desarrolladas, en las Malvinas, desde el 2 de abril hasta el 14 de junio de 1982, en las que el Ejército Argentino fue el agente principal de hechos históricos, que es absolutamente necesario hacer conocer, por la trascendencia que ese conocimiento tendrá en el futuro nacional e institucional. **Este artículo pretende contribuir a satisfacer esa angustiosa necesidad respetando la verdad.**

El autor ha procurado basarse en informaciones, documentos, testimonios (fuentes en general) que, desde el punto de vista de la crítica historiográfica, ha juzgado veraces y ha tratado de apreciar los hechos, circunstancias y actitudes con ecuanimidad. Pero, es muy consciente que este trabajo no constituye una exposición completa e indiscutible de los hechos en los que los efectivos del Ejército Argentino fueron principales protagonistas en el enfrentamiento bélico con las fuerzas del Reino Unido. Ese ideal o aspiración será satisfecho por otros estudios que, seguramente seguirán a éste, realizados sobre la base de más amplia documentación y con mayor disposición de tiempo y de espacio.

Además, cabe ab initio señalar el campo al cual está reducido el estudio. **Se limita al campo táctico y sólo circunstancialmente lo hace en el estratégico operacional, cuando ello es absolutamente necesario para la comprensión de aquél.** Esta voluntaria abstención de incursionar en el orden político, en el estratégico general, en el de la estrategia militar, está motivada por la convicción de que no es saludable, para el país y las instituciones, hacerlo antes que se expida la Comisión Especial designada por la Junta Militar y hasta que este órgano, responsable máximo del hacer histórico de la República, no haya tomado decisión sobre la cuestión y dispuesto la.

* Director de ARMAS Y GEOESTRATEGIA. General de Brigada (R)

(1) El 3 de junio, la Primer Ministro Margaret Tatcher, en conferencia de prensa, ante las insistentes preguntas sobre las circunstancias en las que se ordenó y produjo el hundimiento del **General Belgrano**, manifestó rotundamente que "no revelaría los registros de la armada británica", para llegar a aclarar los interrogantes sobre el discutido acontecimiento.

(2) THE SUNDAY TIMES INSIGHT TEAM. *Una cara de la moneda. La guerra de las Malvinas.* Hyspamérica. Buenos Aires. 1983. Véase especialmente desde página 318 a página 322.

ARMAS Y GEOESTRATEGIA. Buenos Aires, vol. 2, nº 6, mayo 1983

publicación de documentos fundamentales para analizar la conducción nacional, en los tiempos inmediatamente anteriores y durante la guerra misma.

Pero tal abstención no puede cegar las evidencias de desatenciones, íntimamente relacionadas con lo acontecido en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur. Y esto se refiere a recordar que el **principio del objetivo**, según la doctrina del Ejército, prescribe que "cada operación militar será dirigida hacia un objetivo claramente definido, decisivo y obtenible. El objetivo de cada operación debe contribuir al objetivo final señalado". Y, además, lo que es esencial: "La selección de un objetivo está basada en la consideración de los medios disponibles del enemigo y del teatro de operaciones" (3).

Es importante advertir que no se pretende exaltar el desempeño del Ejército —que tantas glorias ha acumulado para la Historia Argentina— y, mucho menos, intentar una defensa; **pero sí valorizar sus esfuerzos y contribuir a una mejor aprehensión por la propia ciudadanía y en el extranjero de la realidad vivida en las islas Malvinas**, en esta oportunidad, en que británicos y argentinos disputaron, con las armas, la posesión de ellas. Como se verá, la actuación de las fuerzas del Ejército Argentino no desmerece su pasado. El punzante dolor de la derrota militar no puede obnubilar el juicio. Grandes naciones han sufrido derrotas en el campo de batalla y éstas, a veces, han servido para el autoexamen y para provocar el renacimiento de la voluntad y la inteligencia nacionales. Sin ocultar errores y actitudes que sean condenables, es debida justicia poner de relieve el sacrificio, el esfuerzo y el valor de la abrumadora mayoría, tanto de los cuadros cuanto de la tropa. El conocimiento de la verdad de los hechos y la fundamentada apreciación de las circunstancias militares en que ellos se han producido, afirmarán el reconocimiento nacional a los combatientes terrestres de las Malvinas.

Respecto a la guerra en sí, bien lo ha dicho Jacques Vernant, uno de los más prestigiosos estudiosos de cuestiones estratégicas: "desde que los argentinos resistieron, las cosas son diferentes. Como lo dice la prensa argentina, ellos afrontaron a la tercera potencia mundial, la Gran Bretaña, ayudada por la primera potencia mundial, los Estados Unidos. Desde luego que no había duda sobre el final de los combates. Lo esencial es que haya habido combate, **que los Latinos hayan resistido a los Anglo-Sajones.** Aún vencida, la República Argentina reencontrará en América del Sur un prestigio que no tenía desde hace tiempo" (4).

2. LA RECUPERACION DE LAS MALVINAS

2.1. El conflicto argentino-británico.

Mucho y bueno se ha escrito y publicado en el último año, en nuestro país, sobre los legítimos derechos argentinos sobre el Archipiélago de las Malvinas, las Islas Georgias del Sur e Islas Sandwich del Sur. Esta realidad exime de considerar tan importante cuestión. Solamente se insiste en significar que **la guerra de las Malvinas**, "constituye, desde el punto de vista político-estratégico, el **climax** del desarrollo que, **hasta el presente**, ha tenido el **proceso de conflicto** iniciado precisamente por Gran Bretaña, el 2/3 de enero de 1833" (5), cuando mediante, el empleo de la fuerza, expulsó a las autoridades argentinas de Puerto Soledad y ocupó las islas.

La usurpación británica tuvo motivaciones estratégicas militares. La tuvo, cuando pretendieron establecerse en ellas, en 1766, pues bien claramente lo afirmó el entonces Primer Lord del Almirantazgo, Lord Egmont, "las Malvinas son la llave de todo el Pacífico". Obligados, por la fuerza, a retirarse y respetar la soberanía española, no manifestaron pretensión alguna hasta 1829. En efecto, cuando el capitán David Jewett, en 1820, había tomado posesión de las islas, en nombre del gobierno de Buenos Aires, Gran Bretaña que tuvo conocimiento de esto, no lo objetó y, más aún, en 1825, cuando reconoció la independencia argentina, no hizo reserva alguna referida a la soberanía de las Provincias Unidas sobre las Malvinas. Lo hizo cuando el gobierno de Buenos Aires, por decreto del 1ro. de junio de 1829 dispuso, en el título 1ro: **"Las islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos en el Océano Atlántico, serán gobernadas por un comandante político y militar, nombrado inmediatamente por el gobierno de la República"** (6). La protesta británica fue formulada, en noviembre de 1829, por el Encargado de Negocios, Woodbine Parish, a quien Lord Aberdeen se dirigía, en el mismo año, diciéndole: "En estos días de desenvolvimiento de Sud América, las islas tienen gran valor para Inglaterra como base naval" (7).

El atropello británico, de 1833, provocó la inmediata reclamación argentina. El 17 de junio de 1833, la presentó Manuel Belgrano en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña. Siete meses después fue contestada por Lord Palmerston, expresando el deseo del gobierno británico de que las Provincias Unidas no insistieran en discutir "los derechos soberanos de S.M. sobre las islas Falkland". Las sucesivas reclamaciones argentinas no fueron atendidas por el Ministerio de Relaciones de Gran Bretaña, el que hasta 1960 mantuvo su política de negarse a discutir la cuestión. En diciembre de ese año, en la Resolución 1514, sobre "la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales", las islas Malvinas fueron incluidas en la nómina de los territorios a descolonizar. El 13 de diciembre de 1964, el Comité Especial de las Naciones Unidas encargado de examinar lo relativo al proceso de descolonización, confirmó que las disposiciones de la Resolución 1514 eran de aplicación a las islas Malvinas e invitó, a los gobiernos de Gran Bretaña y la Argentina, a comenzar negociaciones que atendieran, también, los intereses de los pobladores de las islas. Todo esto fue aprobado por la Resolución 2065, del 16 de noviembre de 1965, de las Naciones Unidas. En esa oportunidad, Gran Bretaña no se opuso, solamente se abstuvo, con lo que admitió la existencia de la disputa con la Argentina y la obligación como miembro de las Naciones Unidas, de resolverla mediante negociaciones. Sin embargo, cuando el 20 de setiembre de 1965, la Argentina invi-

(3) El **principio del objetivo** es de origen británico, adoptado también por los Estados Unidos. **Cfr.:** DEPARTMENT OF THE ARMY. **The Army.** F.M. 100-1. Washington. August 1981.

(4) **Aut. cit. Quelques leçons de deux conflicts. Cfr.: Défense Nationale.** Julio 1982

(5) GOYRET José Teófilo. **Introducción. Cfr.: Armas y Geoestrategia.** Nro. 5. Buenos Aires. Diciembre 1982.

(6) GROUSSAC Paul. **Las Islas Malvinas.** Ed. Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Buenos Aires. Buenos Aires. 1982. Pág. 43. Este texto, además, de lo que importa respecto a las Islas Malvinas, interesa especialmente para refutar a quienes, lamentablemente, incluso en nuestro país, han aseverado que a la Argentina nunca le interesaron las islas, que actualmente están ocupadas por Chile y son consideradas en la mediación papal.

(7) DEL CARRIL Bonifacio. **La Cuestión de las Malvinas.** Editorial EMECE. Buenos Aires. 1982. Pág. 42.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO 9

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 05

tó a Gran Bretaña a negociar, el gobierno del Reino Unido aceptó, pero sin considerar la soberanía.

La posición últimamente mencionada fue mantenida, más de una década por el gobierno británico y, en 1976 se llegó al retiro de embajadores. Fue el 26 de abril de 1977 cuando por primera vez Gran Bretaña aceptó negociar sobre soberanía a la vez que se reanudaron conversaciones. Sin embargo, desde 1971, una serie de medidas concretas, favorables para los isleños, habían servido para romper el aislamiento, en el que éstos vivían, y demostraron la buena disposición argentina para atender sus intereses.

Sucesivas reuniones entre representantes de ambos países no condujeron a nada positivo respecto a lo fundamental, es decir, la devolución de las islas a la legítima soberanía argentina. La sorpresa mayor se produjo en febrero de 1981, cuando Gran Bretaña propuso que se dejase de lado el tema de la soberanía y únicamente se tratase sobre cooperación. Esta propuesta, naturalmente, fue rechazada por el gobierno argentino. Entre el 26 y 27 de febrero de 1982 se realizó en Nueva York, la llamada Sexta Ronda de Negociaciones, iniciada con una invitación de nuestro gobierno a que Gran Bretaña aceptara concretar medidas conducentes a la devolución de las islas a la Argentina. Nada se logró y el "comunicado conjunto" fue una repetición de las anteriores sesiones.

El 1ro. de marzo, el Ministerio de Relaciones Exteriores argentino dio a conocer un comunicado expresando la necesidad de continuar con otro cariz y que ellas debían posibilitar la restitución, a corto plazo, de las islas. Terminaba estableciendo el derecho argentino a poner fin a las negociaciones y a "elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses".

La convicción de que por vía diplomática nada se obtendría que al parecer existía en los integrantes de la Junta Militar, fue robustecida por el fracaso de las conversaciones de febrero de 1982. Pero, ya en enero de ese año se había decidido encarar el planeamiento militar conjunto de una operación que tuviera como objetivo ocupar las islas Malvinas y las Georgias del Sur.

La tensión en las relaciones entre Gran Bretaña y Argentina, a raíz del desembarco en Puerto Leigh (en la isla San Pedro de las Georgias del Sur) de un grupo de trabajadores que disponían de la documentación exigida por las autoridades británicas, extendida por la Embajada en Buenos Aires, se agudizó cuando el 22 de marzo, el gobierno británico reclamó ante el argentino, porque esos trabajadores habían izado una bandera argentina y porque la empresa privada por la cual estaban contratados, no había solicitado autorización para desembarcar, a las autoridades británicas de las Georgias, que residían en Puerto Grytviken.

Gran Bretaña exigió que los trabajadores de Leigh fueran reembarcados y amenazó emplear la fuerza para evacuarlos, en el caso de que se negaran a aceptar la exigencia británica. Además ordenó al navío "Endurance" que navegara hacia Puerto Leigh para hacer cumplir su disposición. El Ministerio de Relaciones Exteriores argentino argumentó el carácter privado de la empresa y el cumplimiento que ésta había hecho de todos los requisitos británicos. También hizo saber que protegería a esos trabajadores y, después de un intercambio de notas entre ambos ministerios de Relaciones Exteriores, el 1ro. de abril el embajador argentino, ante las Naciones Unidas, denunció ante el Consejo de Seguridad, la arbitraria actitud británica respecto de los trabajadores de la isla San Pedro, la amenaza del empleo de la fuerza, y la renuencia británica para negociar sobre la soberanía de las islas, desatendiendo lo decidido por las Naciones Unidas.

El 2 de abril, las Fuerzas Armadas argentinas ejecutaron la **Operación ROSARIO** y... "los acontecimientos dominaron a los hombres", como sabiamente observaba el mariscal Foch.

2.2. El Ejército en la "Operación Rosario"

La Operación Rosario, como es de público conocimiento, fue ejecutada por una Fuerza de Tareas Conjunta, es decir, integrada por efectivos de las tres Fuerzas Armadas. Correspondió al Regimiento de Infantería 25 (con guarnición de paz en Colonia Sarmiento, provincia de Chubut) representar al Ejército Argentino en esa memorable acción.

La compañía C de esta unidad de infantería se embarcó el día 28 de marzo de 1982 en el rompehielos Almirante Irízar y en el BDT (buque desembarco de tanques) Cabo San Antonio. Ambos barcos, pertenecientes a la Armada Argentina, transportaban, además, efectivos de la Infantería de Marina. Esta subunidad, comandada por el Tte. 1ro. Carlos Esteban, de acuerdo con lo planeado:

1) Efectuaría, con una sección, una operación aeromóvil para conquistar la residencia del gobernador británico de las Islas Malvinas, capturarlo ileso, sin provocar bajas a los británicos que se le opusiesen. Misión que debería estar cumplida a las 06.30 horas del 2 de abril.
2) Debía, con las otras dos secciones de la compañía, ocupar mediante una operación anfibia, los caseríos de Darwin y Goose Green, sin provocar bajas a los ocupantes.

También se previó que el RI 25 (-) sería transportado por aviones de la Fuerza Aérea, y desembarcado en el Aeropuerto del todavía llamado Puerto Stanley, a las 0930 horas del 2 de abril. Para posibilitar esta acción, el aeropuerto debía haber sido previamente ocupado por los Comandos Anfibios de la Marina. Posteriormente, el Regimiento quedaría a cargo de la seguridad de la capital de las Malvinas.

Durante la navegación hacia la Isla Soledad, el comandante de la fuerza de desembarco, contraalmirante de IM Carlos Busser, decidió modificar la misión de la sección que debía conquistar la residencia del gobernador. Se le impuso que integrase la vanguardia de la fuerza de asalto anfibio para conquistar el Aeropuerto, antes de las 0730 horas del 2 de abril, con la finalidad de posibilitar el aerodesembarque del Regimiento de Infantería 25 (+).

Durante la noche del 1 al 2 de abril el tiempo cambió totalmente. Finalizó la tormenta que había azotado a la fuerza de tareas durante la navegación y el mar y los factores meteorológicos presentaron las mejores condiciones para la operación anfibia. A las 0630 horas del 2 de abril de 1982, la 1ra. Sección de la Compañía C. del RI 25, a las órdenes del subteniente Roberto Reyes, desembarcó integrando la vanguardia de la fuerza. El jefe del RI 25, teniente coronel Mohamed Alí Seineldín, pese a ser un oficial jefe de mayor jerarquía que el oficial de infantería de marina que mandaba la vanguardia, resolvió acompañar a ese elemento de su unidad que posiblemente fuera el primero que tuviera que luchar con los británicos. Su responsabilidad y, sin duda, su orgullo de jefe, motivaron esa actitud loable, considerando las precisas circunstancias históricas que le correspondieron en suerte.

La sección, ocupando un vehículo anfibio se

desplazó hacia el Aeropuerto y apoyada por el resto de la vanguardia, procedió a su ocupación, sin resistencia, pues los efectivos británicos que allí se encontraban el día anterior, se habían retirado en las primeras horas del día 2. La vanguardia de Infantería de Marina, menos la sección del RI 25, continuó su avance en dirección a la capital malvinense, mientras los efectivos de la Infantería del Ejército Argentino, y otros infantes de marina arribados posteriormente, realizaron la limpieza de la pista que se hallaba inhabilitada por vehículos pesados y máquinas viales. Casi coincidiendo con la llegada de los aviones que transportaban la masa del Regimiento de Infantería 25, se logró retirar los obstáculos de la pista y dejarla en condiciones para el aterrizaje de los pesados aviones C-130.

A las 0730 horas, el jefe del RI 25 informó al comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia, sobre el cumplimiento de la misión de la sección del subteniente Reyes y recibió, del contraalmirante IM Busser, la orden de "reforzar a la vanguardia que se encontraba empeñada en combate con efectivos británicos". Cuando la sección del RI 25 (+) avanzaba hacia la capital del archipiélago para cumplir la nueva misión, se producía la llegada de la masa del RI 25 (+) aerotransportado.

Antes de continuar con el desarrollo de las acciones, que culminaron con la recuperación de Puerto Stanley, es interesante señalar que el desembarco argentino no fue sorpresivo. En efecto, actualmente se sabe, por fuentes británicas, que el gobierno del Reino Unido había sido alertado, por su servicio de inteligencia, sobre la posibilidad de una invasión argentina de las Islas Malvinas (8). El gobernador Rex Hunt fue enterado, el día 31 de marzo, de que un submarino argentino navegaba hacia las Malvinas y, a media tarde del jueves 1ro. de abril, trece horas antes de que las fuerzas argentinas desembarcasen, el Ministerio de Relaciones Exteriores británico le hizo saber que una fuerza de desembarco se dirigía a las Islas y que "si no cambiaba de rumbo, doblaría el cabo Pembroke al amanecer" (9). A las 1630 horas el gobernador británico reunió, en la residencia, a los funcionarios de la isla para hacerles conocer las novedades comunicadas por su gobierno; más tarde, a las 2015 horas, habló por radio a la población, dando a conocer que existían evidencias de que las fuerzas argentinas se disponían a invadir las Islas.

A las 0415 horas, del histórico 2 de abril, Hunt declaró el estado de emergencia, pues, a las 0330 horas, el Ministerio de Relaciones Exteriores británico le había comunicado el resultado negativo de la conversación mantenida entre el presidente Reagan y el presidente Galtieri, al anochecer del día anterior.

Sin embargo, pese a que la guarnición británica estaba alertada, la operación táctica planeada fue ejecutada por la Fuerza de Tarea Anfibia con la debida coordinación y con notable precisión y energía, logrando paulatinamente el control de la capital malvinense, sin poner en peligro la vida y los bienes de la población civil y buscando respetar al máximo la integridad física de los infantes de marina británicos.

Por su parte, la sección del RI 25 que en cumplimiento de la orden del comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia, avanzó hacia la localidad, no llegó a intervenir en el combate, pues alrededor de las 0900 horas, el gobernador Hunt solicitó hablar con el comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia argentina y se acordó el cese del fuego y las bases de la rendición que, aproximadamente a las 1000, se concretó por parte del gobernador británico ante el **Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas** (TOM), general de división Osvaldo J. García, quien ejercía el cargo de Comandante del Vto. Cuerpo de Ejército y había dirigido el planeamiento conjunto realizado para la recuperación de las Malvinas.

El mayor Michael Norman, jefe del Destacamento Naval 8901, denominación de la guarnición de las Malvinas, de acuerdo con las órdenes del gobernador británico, había expresado a sus 68 hombres que esperaba que luchasen contra las fuerzas argentinas hasta "una intervención diplomática o hasta la derrota" (10). A las 09.30 horas del 2 de abril, cuando se produjo el cese del fuego, no se había producido ninguna intervención diplomática, pero los británicos **habían aceptado la derrota, sin tener ni una baja.** Hubieron heridos en las fuerzas argentinas de desembarco. Entre ellos, lo fue mortalmente el capitán de corbeta de infantería de marina Pedro Edgardo Giachino, durante la acción para ocupar la casa del gobernador que era el último reducto de los infantes de marina británicos.

A las 1330 horas, la masa de las fuerzas argentinas formadas, con singular emoción, rindió honores a la bandera argentina, que fue izada en la capital de las Malvinas, después de 149 años de la usurpación británica.

A las 1400 horas del 2 de abril de 1982, el Regimiento de Infantería 25 reforzado, relevó al Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 y quedó a cargo de la seguridad de las Islas Malvinas; importante misión de la que fue relevado el 7 de abril, por otros efectivos que llegaron al archipiélago.

3. EL TEATRO DE OPERACIONES

3.1. Delimitación.

El decreto Nro. 739, del 3 de febrero de 1967, que reglamentó la ley de Defensa Nacional Nro. 16.970, estableció que se declarará Teatro de Operaciones "la parte o partes del Territorio Nacional necesarias para el desarrollo de operaciones militares". Por su parte, para los británicos y para los estadounidenses, "Teatro de Operaciones" es definido como "el área geográfica en la cual se le ha asignado responsabilidades militares al comandante de un específico comando o unidad".

A los efectos de la recuperación de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, el gobierno argentino estableció el Teatro de Operaciones Malvinas, abarcando las mencionadas islas, los espacios marítimos adyacentes necesarios y el espacio aéreo correspondiente. El gobierno británico, sin emplear la designación, de hecho delimitó el Teatro de Operaciones al anunciar, el 7 de abril de 1982, que, a partir del día 12 de ese mes, sería considerada "zona de guerra" las aguas a 200 millas náuticas alrededor del archipiélago de las Malvinas.

(8) También el gobierno de los Estados Unidos tuvo información previa del desembarco argentino. El 18 de enero de 1983, el ex secretario de Estado Alexander Haig, en declaraciones a la BBC de Londres, manifestó que fue informado el 31 de marzo, de la posibilidad de un desembarco argentino en las Islas Malvinas, por el embajador británico en Washington.

(9) THE SUNDAY TIMES INSIGHT TEAM. **Una Cara de la Moneda. La Guerra de las Malvinas.** Hyspamérica. Buenos Aires. 1983 Pág. 128. Los británicos denominan "cabo Pembroke" al cabo San Felipe, es decir al extremo Este de la península donde se encuentra el aeropuerto de Puerto Argentino.

(10) THE SUNDAY TIMES INSIGHT TEAM. **Ob. cit. Pág. 16.**

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 07

Posteriormente, al finalizar su cometido el Teatro de Operaciones "Malvinas" (TOM), el 7 de abril el gobierno argentino estableció el "Teatro de Operaciones del Atlántico Sur", con la misma jurisdicción anteriormente asignada al TOM, abarcando, además, los espacios marítimos necesarios para asegurar el control del litoral atlántico de la Argentina continental y el espacio aéreo que los cubre.

El 7 de mayo, el gobierno británico extendió la "zona de exclusión", eufemismo por zona de guerra, hasta 12 millas de la costa continental argentina, y, el 18 de mayo, amplió la zona, en la cual la fuerza de tareas británica podía realizar "operaciones de servicio", hasta el paralelo 7° Sur y hasta el de 60° Sur, es decir, desde la isla Ascensión hasta el extremo norte de la Antártida Argentina. Por otra parte, el límite sur de la "zona de exclusión" no podía extenderse más al sur, sin infligir lo estipulado en el artículo 1ro. del Tratado Antártico, del 1° de diciembre de 1959, del cual el Reino Unido es signatario al igual que la Argentina. El mencionado artículo prohíbe "toda medida de carácter militar en la Antártida que, de acuerdo con el artículo 6to. del Tratado, es la región situada al sur del paralelo de 60° de latitud Sur.

De las delimitaciones mencionadas se deduce que **el archipiélago de las Malvinas constituyó el área fundamental del Teatro de Operaciones**, aunque por parte argentina, se incluyó a las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur, y los británicos operaron el 25 de abril, en las Georgias aunque no estaban incluidas en la "zona de guerra" determinada el 7 del mismo mes. Por la otra parte, los hechos ya históricos demuestran que la isla Soledad, donde se encuentra la capital del archipiélago, se convirtió en la **zona de combate** en el que se decidió la suerte de la confrontación bélica.

Por lo expuesto, por la considerable distancia que separan a los tres archipiélagos y en mérito a no distraer la atención del escenario fundamental de las operaciones, se omitirá la consideración de las características geográficas de las islas Georgias del Sur y de las Sandwich del Sur, pero aún así es necesario recordar que, esas islas son argentinas porque las Malvinas lo son y porque esforzados compatriotas han dejado pruebas históricas de la presencia argentina en ellas. Y, quede expresado el homenaje a aquellos marinos que el 3 de abril de 1982, dieron testimonio de argentinidad ofrendando sus vidas en el combate de Grytviken, en la isla San Pedro de las Georgias del Sur.

3.2. Posición Geográfica Absoluta y Relativa de las Malvinas.

El archipiélago de las Malvinas, formado por unas 100 islas e islotes, emerge de la plataforma continental argentina, y alcanza una superficie de aproximadamente 12.000 km cuadrados de los cuales el 70 por ciento corresponde a las dos grandes islas, la Soledad al Este, y la Gran Malvina al Oeste, separadas por el estrecho de San Carlos. El conjunto se halla distribuido en el sector del Mar Argentino, comprendido aproximadamente, entre los paralelos de 50° 58' y 52° 56' de latitud Sur y los meridianos de 57° 42' y 62° 26' de longitud Oeste de Greenwich.

Esa posición geográfica, separa a las Malvinas (Puerto Argentino):

— 1023 km. de Comodoro Rivadavia.
— 750 km. de San Julián.
— 750 km. de Río Gallegos.
— 680 km. de Río Grande (Isla Grande de Tierra del Fuego).
— 1985 km. de Buenos Aires.
— 1500 km. de la isla San Pedro de las Georgias del Sur.
— 6500 km. de la Isla Ascensión.
— 14.000 km. de Gran Bretaña.

3.3. Características geográficas del archipiélago malvinense.

3.3.1. **Relieve.** Las grandes islas tienen, en general, un terreno llano, con suaves ondulaciones, en las que emergen algunas sierras: Monte Adam de 705 m en la Gran Malvina y Monte Osborne de 690 m en la isla Soledad, en la proximidad, de Puerto San Carlos. Alturas menores prácticamente envuelven, por el Este y el Sur, a Puerto Argentino:

— Monte Wickman: 408 m
— Monte Kent: 457 m
— Monte Dos Hermanas: 275 m
— Monte Longdon: 153 m
— Monte Tumbledown: 214 m
— Monte Supper: 138 m
— Monte Challenger: 397 m
— Monte Harriet: 226 m

3.3.2. **Costas.** Son sinuosas y con gran cantidad de bahías y ensenadas con numerosos puertos naturales. Existen muchos y amplios canales y estrechos. El más importante de éstos es el San Carlos que separa a las dos grandes islas y tiene un ancho que varía entre los 5 y los 20 kilómetros.

3.3.3. **Clima.** La influencia marítima atenúa las oscilaciones térmicas a lo largo del año. La media de invierno es de 2,5°C y la de verano no llega a los 10°C. La humedad siempre supera el 80%. Las medias pluviométricas alcanzan los 600 mm y las lluvias se distribuyen uniformemente en el año. En invierno son frecuentes las nevadas. Caracteriza al clima del archipiélago, la frecuencia de fuertes vientos del Sur, Oeste y Sudoeste que alcanzan grandes velocidades (hasta 130 km/hora). En líneas generales, el clima de las islas es de tipo marítimo frío.

3.3.4. **Hidrografía.** Las lluvias y el derretimiento de las nieves originan corrientes fluviales que descienden desde las colinas, desembocando, casi siempre, en las innumerables bahías y ensenadas que jalonan las costas de las islas.

Los principales ríos son: Warrah, Blackburn, Piloto y Trullo en la Gran Malvina; San Carlos y Fitz Roy en la isla Soledad, donde también corren los arroyos Pedro, Malo y Camila. Depósitos acuíferos superficiales, ocupan las regiones más deprimidas del interior, formando pequeñas lagunas o pantanos. Circula, además, agua subterránea, que pocas veces alcanza a concretar cursos hidrográficos superficiales permanentes, que reciben la denominación de "Ríos de Piedra".

3.3.5. **Suelo y Caminos.** La uniformidad climática y orográfica posibilitan la existencia de una cubierta herbácea poco variada, en la que casi totalmente faltan las formas arboreas, excepto en los tramos costeros o en las áreas pantanosas.

En las zonas más húmedas crecen musgos, los que juntamente con las gramíneas han dado origen a las extensas turberas, que cubre buena parte del suelo insular.

En la **isla Soledad**, el suelo es arcilloso, blando y anegadizo, con abundancia de turberas. En esta isla existen huellas, **que no son continuas**, que corresponderían a los lados de un cuadrilátero:

— Puerto San Carlos - Douglas
— Puerto San Carlos - Darwin - Goose Green
— Darwin - Fitz Roy - Puerto Argentino
— Douglas - Teal Inlet - Puerto Argentino

Los pocos kilómetros de camino o senda se encuentran en Puerto Argentino y en la zona adyacente:

— Aeropuerto - Puerto Argentino - Moody Brook (asfaltado).
— Puerto Argentino - Fitz Roy (unos 15 km consolidado).
— Moody Brook una senda practicable de unos 5 km hacia Estancia House.

3.3.6. **Transitabilidad y visibilidad.** La transitabilidad a campo traviesa es muy difícil y el rendimiento de marcha, aún con personal entrenado, de día, no supera, 1 a 2 km por hora, y de noche, de 500 a 800 m por hora.

La visibilidad es favorecida por los vientos moderados; pero cotidianamente hay niebla, que suele repetirse hasta tres veces al día, durante los cuales la visibilidad se reduce en gran medida.

3.3.7. **Fauna.** Abunda el ganado ovino que constituye, actualmente, la mayor fuente de riqueza del archipiélago.

3.3.8. **Potencial económico.** Se lo aprecia importante, tanto por el alto grado de probabilidad de la existencia de petróleo en cuencas subterráneas muy próximas, cuanto por la comprobada rica fauna del mar adyacente y los recursos mineros del lecho marítimo.

3.3.9. **Población.** Aproximadamente 1.800 personas, de las cuales un 75 por ciento son nativos ("kelpers") y la mayoría del resto es nacida en Gran Bretaña o en sus dependencias coloniales. Predomina la población de sexo masculino.

Las pautas culturales, difundidas en el archipiélago, han actuado sobre la población imprimiéndole las siguientes características:

— Profunda subordinación hacia la Corona Británica.
— Respeto, confianza y admiración por el poderío británico.
— Sentimiento de "seguridad" al encontrarse bajo el dominio británico.
— Carencia de una clara conciencia ciudadana.
— Sentimientos negativos hacia la Argentina (ej.: debilidad, inseguridad por la cuestión de los derechos humanos, inseguridad por el futuro económico, equivocada idea respecto al nivel cultural argentino, etc.).

3.4. **Características del Teatro de Operaciones desde el punto de vista Táctico.**

En cuanto a las operaciones terrestres en las Malvinas es importante subrayar varias de **las condiciones tácticas**, positivas o negativas, que derivan de sus características geográficas y meteorológicas reseñadas.

1) El carácter insular y la distancia del continente hacen que **la o las maniobras tácticas terrestres dependan, fundamentalmente, de la maniobra estratégica operacional y que ésta obviamente, sea de naturaleza aeronaval.**

2) El terreno presenta muy amplios y profundos campos de tiro y las tareas de despeje son mínimas, en tanto que opone serias dificultades para el enmascaramiento. En principio, todo esto es más favorable al defensor que para el atacante a condición de que:
   — Disponga de las armas que le permitan batir blancos a distancias mayores o, en el peor de los casos, iguales a las que lo puede hacer el atacante.
   — Cuente con los medios técnicos, de adquisición de blancos y control del tiro, de características iguales o superiores a los que dispone el atacante; de lo contrario —aun satisfecha la condición anterior— se limitan notablemente las supuestas ventajas del defensor.
   — Esté provisto de los medios para el enmascaramiento artificial —de primerísima importancia en la guerra moderna— y esté adecuadamente instruido sobre su uso.

3) El terreno, en general, tampoco ofrece cubiertas y encubrimientos, lo que también **supone** una ventaja para el defensor que disponga de algún tiempo para la organización del terreno; pero las características anotadas del **suelo** de las islas, impone disponer de suficientes medios para excavar y dar consistencia a las obras de protección construidas bajo nivel. Además, la existencia —que se ha señalado— de corrientes subterráneas, posibilita que las mencionadas obras se anieguen rápidamente, con los consiguientes efectos negativos sobre los efectivos que en ellas se encuentran. Para que estos efectos sean superados, se requieren medios especiales para la extracción del agua o la reducción de la humedad, calzados impermeables y, especialmente, el relevo de los hombres que ocupan esas obras.

4) El terreno, por la naturaleza blanda de la capa superficial, y de los abundantes cursos de agua, dificulta el desplazamiento de efectivos a pie, o en vehículos que no sean especiales para transitar en el mismo (amplia superficie de apoyo del vehículo). De donde resulta potenciada la normal importancia de los helicópteros para el transporte en general y para el abastecimiento y, sobre todo, para el adelantamiento de tropa de combate cercano y el desplazamiento de piezas de artillería liviana. Por otra parte, la difícil transitabilidad aumenta la importancia de contar con superioridad aérea local o, a la inversa, incrementa los factores desfavorables al defensor si no se dispone de ella. Esta disposición de superioridad aérea influye en la posibilidad de realizar operaciones helitransportadas, hasta el punto que su carencia puede llegar a impedirlas.

5) **La visibilidad**, normalmente, cuando hay vientos moderados, es buena; pero como se ha notado es interrumpida, por los períodos de niebla. Esta limitación de la visibilidad, de casi constante ocurrencia, es un factor que favorece tácticamente al atacante, particularmente en sus movimientos, y, por el contrario, desgasta psicológicamente al defensor, pues lo somete a la duda sobre la actividad y actitud del enemigo, y le priva del control visual de su fuego, hecho que es de primerísima importancia, tanto desde el punto de vista de la eficacia del combatiente, cuanto del estado de ánimo del infante que combate en primera línea.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N°

5. Características del Teatro de Operaciones desde el punto de vista estratégico operacional y estratégico militar.

La insularidad y la posición geográfica relativa de las Malvinas establecen algunas **condiciones estratégicas operacionales y estratégicas militares** que —independientemente de los acontecimientos ocurridos desde el 22 de marzo al 14 de junio de 1982— debieron ser cuidadosamente evaluadas y atendidas durante la concepción de la maniobra estratégica militar y estratégica operacional. Condiciones que mantienen su vigencia en tanto se considere como **objetivo**: ocupar y mantener por fuerzas argentinas el archipiélago de las Malvinas.

Sea permitido aclarar para quienes no son profesionales militares, que la **estrategia operacional** tiene por finalidad crear las mejores condiciones para la batalla, apoyar su desarrollo favorable y explotar el éxito militar, si se lo logró en el enfrentamiento propiamente dicho, y, de lo contrario, posibilitar el desaferramiento y reorganización de la mayor cantidad de fuerzas propias. La conducción estratégica operacional (concepción de la maniobra, control de la ejecución, nueva concepción de acuerdo con la evolución de la situación y, así, sucesivamente) **es responsabilidad de quien ejerce el comando del Teatro de Operaciones,** cualquiera sea la magnitud y composición de las fuerzas a su disposición. En cuanto a la **estrategia militar**, esta es responsabilidad de quien ejerce la conducción superior de las Fuerzas Armadas; en la Argentina constitucionalmente le corresponde al Presidente de la República. Durante el enfrentamiento bélico de las Malvinas, correspondió a la Junta Militar de Gobierno ejercer la conducción estratégica militar, puesto que, de acuerdo con el Estatuto del Proceso de Reorganización Nacional (marzo 1976), ella retiene el comando supremo de las Fuerzas Armadas. El Estado Mayor Conjunto es el ente orgánico que tiene por misión asistir al responsable de la conducción estratégica militar, con el carácter de organismo de trabajo.

Retornando a las anticipadas **condiciones estratégicas operacionales y estratégicas militares**, solo se enunciarán las más importantes y no se intentará agotar las reflexiones sobre el tema, porque —como se ha expresado en el **Prólogo**— las cuestiones relativas a la estrategia general, a las estrategias particulares, a la estrategia militar y a la estrategia operacional no constituyen el objeto de este artículo, **pese a la fundamental importancia y trascendencia** que, a esas cuestiones, le han sido reconocidas y subrayadas en el mencionado **Prólogo.**

1) El apoyo de todo tipo a los **defensores** de las islas depende, total y exclusivamente, del que se proporcione desde el continente, a casi 600 kilómetros de distancia. A los **atacantes** —para el caso— británicos le es necesario establecer y mantener una línea de apoyo logístico de aproximadamente 14.000 kilómetros o disminuir las dificultades, naturalmente derivadas de esa gran distancia, mediante el empleo de una plataforma intermedia, desde la cual alimentar y sostener su capacidad ofensiva.

   Esto último fue lo que hizo el gobierno británico utilizando la isla Ascensión. Las enseñanzas del almirante Mahan (capítulo IX de su **Estrategia Naval**), sobre la necesidad de disponer de bases adelantadas para las "operaciones distantes y expediciones marítimas", tienen vigencia aún en nuestros tiempos. En tal sentido, importa señalar el **aprovechamiento estratégico militar** que los británicos hicieron de la mencionada isla y sus repercusiones estratégicas operacionales y tácticas.

   La isla Ascensión de 88 km cuadrados que, en 1980, contaba con 1.000 habitantes, está situada a 1.131 kilómetros al noroeste de otra posesión británica, la isla de Santa Elena, de la cual depende administrativamente, y a 6.500 km al norte de las islas Malvinas. Durante años, la isla Ascensión, la de Santa Elena, las del grupo de Tristán de Acuña y las islas de Gough, fueron denominadas "Islas del Descanso" ("Refreshment Islands"), precisamente porque su posición geográfica posibilitaba que la flota del imperio británico las utilizara para reabastecer los barcos y reponer energías el personal. En 1942, en la isla Ascensión, se construyeron instalaciones para convertirla en una base de reaprovisionamiento aeronaval de los Estados Unidos y del Reino Unido. Aunque los británicos han mantenido la propiedad de la isla, la misma está arrendada a los Estados Unidos quienes utilizan sus facilidades aeronavales.

   Si bien por su distancia de las Malvinas, los británicos sólo pudieron emplear muy limitadamente a la isla como base operacional para atacar las Malvinas (desde ella despegaron aviones Vulcan que bombardearon diversos puntos de la isla Soledad), la utilizaron intensamente como base intermedia para el apoyo logístico, tanto para el transporte aéreo cuanto para el marítimo y para la reparación de sus aeronaves y barcos averiados en la batalla de las Malvinas. Un autor británico ha anotado que la población normal de la isla fue duplicada, y que en el aeropuerto se llegaron a efectuar hasta 350 despegues y aterrizajes por día. [11]

2) Desde el punto de vista del defensor, las condiciones tácticas —que ya han sido tratadas— y la inexorable dependencia del continente, hacen que el éxito de la defensa táctica en las islas dependa absolutamente de la **maniobra estratégica operacional que debe impedir que se efectivice el bloqueo de las islas,** cualquiera sea la voluntad del atacante.

   Si la maniobra estratégica-operacional no es posible de realizar, por carencia relativa de medios, o porque en los hechos, **el enemigo logra imponer su propia maniobra estratégica operacional** (manifestada en el bloqueo), la suerte del enfrentamiento táctico en las islas está echada.

   Esta aseveración merece una aclaración. En efecto, suponiendo que el adversario **mantiene el bloqueo**; pero su objetivo es reconquistar las islas, tiene dos grandes cursos de acción posibles: el desembarco **más o menos inmediato** o **el desembarco mediato.**

   El posible curso de acción citado en segundo término, significa que el atacante no desembarca hasta que el bloqueo y el bombardeo aéreo y naval hayan desgastado a las defensas, tanto física, cuanto psíquicamente, en tal grado que se aprecie que su capacidad de resistencia remanente no tiene posibilidades de comprometer la acción táctica del atacante de la isla. Para ello **no se necesita estrictamente que el bloqueo sea absoluto,** sino que sea suficiente para interrumpir la corriente de abastecimiento hasta el punto que lo que puedan recibir los defensores no alcance pa-

(11) **Diary of the Falklands Campaign. Cfr.: The Army Quarterly and Defense Journal.** Nro. 112. Devon (U.K.) July 1982. Pag. 268.

a mantener la aptitud combativa: armas, municiones, víveres, elementos de vestuario, de equipo y de sanidad, combustibles y respuestos, etc. Al poco tiempo este curso de acción limitará la capacidad combativa del defensor; pero, además, le afectará psicológicamente minando paulatinamente, su voluntad de resistir. Sobre este particular, bien vale recordar una sabia afirmación de alguien que continúa siendo una inobjetable autoridad en la materia: el mariscal Von der Goltz. En 1883, este prestigioso autor escribía: **"No se vence al enemigo destruyéndolo totalmente, sino quitándole la esperanza de la victoria. La frase «luchar hasta el último hombre», la diremos para tranquilidad de todos los corazones, es nada más que una frase, empleada para dar vigoroso colorido a la determinación de batirse bravamente".** (12)

Por variadas razones que importan al gobierno del estado atacante, como ser relativas a política interna, o a prestigio de potencia, o a la necesidad de aprovechar la opinión internacional en ese momento favorable, o por razones económicas (buscar menor costo de la operación) o porque convenga climáticamente o —sin haber agotado la mención de los posibles motivos— porque se aprecia que el propio poder de combate es muy superior al del defensor en la batalla terrestre, el atacante puede decidir el inmediato desembarco, que encuentre a los defensores sin haber sufrido aún el desgaste —antes considerado— provocado por el bloqueo y los bombardeos aéreos y navales. En este caso —de desembarco más o menos inmediato— si el atacante llegase a ser derrotado durante la formación de la cabeza de playa, podrá contando con el apoyo de su artillería naval y utilizando su superioridad aérea local, substraer sus efectivos, reorganizarlos e insistir en esa o en otra playa, aprovechando su mayor capacidad para la maniobra exterior, en relación a la que puede realizar por tierra el defensor. También cabe analizar que el atacante puede sufrir una derrota muy importante después de haber iniciado su avance desde la cabeza de playa. Pero las probabilidades de este acontecer son mínimas, si es que no se logró impedir la formación y consolidación de la cabeza de playa. Y, en la medida que pase el tiempo, este curso de acción se irá convirtiendo, prácticamente, en el considerado anteriormente y la evolución de las condiciones de la defensa se irá aproximando a la allí expresada.

Recuérdese que este análisis está basado sobre la idea de que la conducción estratégica operacional del defensor en un teatro de operaciones, como el que se conformó en el Atlántico Sur, no logra imponer su propia maniobra, es decir, romper el bloqueo aéreo y naval del atacante. El resultado adverso tardará más o menos tiempo y costará mayor o menor número de vidas; pero no es racionalmente posible que cambie su signo, salvo que la **acción estratégica general** —por el instrumento de la diplomacia, de la acción psicológica u otros recursos a su disposición— interrumpa esa evolución negativa en el teatro de operaciones, y, consecuentemente, se detengan las acciones bélicas.

(12) GOLTZ Colmar von der. **La Nación en Armas. Libro que trata de la Organización de los Ejércitos y de la Guerra de nuestro Tiempo.** Trad. de la 3ra. edición alemana de 1884. Impl y Lib. de la Viuda e Hijos de Juan Peláez. Toledo. 1895. Pag. 11. La primera edición fue en 1883.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 103

La ejecución de la maniobra estratégica operacional, que en este Teatro de Operaciones es de naturaleza naval y aérea, difícil de por sí, puede ser favorecida o dificultada según las características meteorológicas que rigen normalmente en las distintas épocas del año. El otoño no presenta las mejores: incremento de la humedad, mayores precipitaciones, bajas temperaturas y menor visibilidad. Es importante recordar que, cuanto más difíciles son las dificultades o inconvenientes resultantes de los factores geográficos o meteorológicos, más fácil le es superarlos o atenuarlos a quien dispone de mayores o mejores medios técnicos. En otras palabras, cuanto más dificultades geográficas y meteorológicas se presentan a ambos adversarios, el que relativamente logra ventaja es quien dispone de mejores medios técnicos.

4) La concepción de toda maniobra estratégica operacional requiere **inteligencia** sobre el enemigo y, por el contrario, el mantenimiento del secreto sobre la propia concepción y el ocultamiento o velo de su ejecución. La existencia de **satélites** y de "elementos" en el propio territorio, pertenecientes a distintas actividades, vinculados desde hace mucho tiempo con el enemigo, plantean el tremendo interrogante sobre la posibilidad y probabilidad de poder satisfacer las exigencias enunciadas. Si estas exigencias no son cumplidas, en la medida necesaria para que el enemigo no pueda corregir su maniobra o concebir y ejecutar otra, la propia concepción estratégica operacional tiene grandes probabilidades de fracasar.

5) Todo lo expuesto es valedero para una confrontación bélica en la que se empleen medios convencionales; pero merece alguna consideración la eventualidad de que alguno de los adversarios disponga de **medios no convencionales**. Entre éstos se debe incluir al submarino a propulsión nuclear que potencia, en alto grado, la capacidad del atacante y crea en el ánimo del defensor fundados temores sobre las consecuencias, que en el propio mar, podría tener el "éxito" de hundir un submarino nuclear del atacante.

Para terminar estas consideraciones estratégicas operacionales, que corresponden a un Teatro de Operaciones fundamentalmente marítimo, es bueno recordar al historiador y más distinguido de los pensadores británicos sobre estrategia naval, sir Julian S. Corbett, quien escribió: "El dominio del mar, por lo tanto, no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas, ya sea para fines comerciales o militares. El objeto de la guerra naval es el control de las comunicaciones... **"Some Principles of Maritime Strategy** —1911— 2da. Parte. Capítulo 1ro.)

4. LAS FUERZAS ARMADAS DEL REINO UNIDO

4.1. Despliegue y conducción superior

Es conveniente, antes de considerar particularmente la integración de la Fuerza de Tareas Británica, exponer, muy someramente, algunas de las notas características de las fuerzas armadas del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que derivan, fundamentalmente, de las necesidades defensivas de su territorio insular y de sus compromisos estratégicos militares en el continente europeo. Ambos factores están estrechamente interrelaciona-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 11

y esencialmente condicionados por la realidad política y estratégica que debe afrontar la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). También, complementariamente, otras responsabilidades político-estratégicas, de variada naturaleza, influencian la composición, magnitud y despliegue de sus fuerzas armadas.

En efecto, en tanto que la situación en Irlanda del Norte le requiere la permanencia, en gran medida, como fuerza de ocupación, de importantes efectivos y medios en continua alerta operacional, en Chipre mantiene un contingente que es el mayor de los que integran la Fuerza Internacional de Paz. A la vez su resabio colonialista, en la contracorriente de la Historia, le exige a Gran Bretaña sostener fuerzas conjuntas en Bélice, en Gibraltar, en Hong-Kong, y en las Malvinas y sus dependencias. Y, pese a que su imperio es un hecho del pasado, aún despliega elementos de sus fuerzas armadas en varios lugares del planeta: en Brunei (un batallón de infantería de gurkhas), en la isla Diego García (un destacamento naval), en el Océano Indico (intermitentemente dos destructores o fragatas y buques de apoyo), en la isla Ascensión (un destacamento de la fuerza aérea con aviones Vulcan, Nimrod, C-130 de transporte y Victor para el abastecimiento de combustible de aviones de combate en vuelo), y cerca de dos millares de asesores militares distribuidos en Bahrain, Brunei, Ghana, Kuwait, Mauricio, Nigeria, Omán, Qatar, Arabia Saudita, Sudán, Swazilandia, Uganda y Zimbawe.

Este despliegue era, en marzo de 1982, el remanente del amplísimo que representaba y sostenía el Imperio hasta la Segunda Guerra Mundial. Aquí no corresponde considerar el proceso —calificable como involutivo— operado en el poder del Reino Unido desde 1945, pero sí interesa destacar que el despliegue mundial de sus fuerzas armadas y su participación en guerras limitadas, en zonas marginales, ha posibilitado a sus cuadros, particularmente del ejército y de su infantería de marina, mantener un cierto grado de experiencia de combate. Basta recordar que en la década del cincuenta, los británicos lucharon en Corea, desarrollaron una dura y exitosa lucha antiguerrillera en Malasia, actuaron en el desembarco de Suez y, posteriormente, en los años del sesenta y del setenta, combatieron en Borneo y Arabia.

Como miembro de la OTAN, que es su más importante compromiso político y estratégico militar, el Reino Unido debe contribuir a la defensa de la Europa Central, manteniendo en la República Federal de Alemania, un ejército de campaña (BAOR - British Army of the Rhine) establecido en ese territorio desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial. En 1982, el BAOR estaba constituido por un cuerpo de Ejército (3 divisiones blindadas, la Brigada de Infantería Berlín y Formaciones, totalizando 55.000 hombres).

La defensa territorial metropolitana, por las implicancias estratégicas militares de su insularidad, se basa primariamente en la fuerza aérea (Royal Air Force) y en la marina de guerra (Royal Navy), y, en segunda instancia, en el ejército. Este se encuentra bajo el **Comando de las Fuerzas Terrestres del Reino Unido** (UKLF - United Kingdom Land Forces), ejercido por un oficial de la cuarta jerarquía de general, a quien le están subordinados los nuevos comandos, entre los cuales está distribuida la responsabilidad de la defensa territorial: Londres, Gales, Escocia, Central, Oeste, Sudeste, Sudoeste, Nordeste y Noreste. Además del ejército regular, los británicos disponen de las unidades locales del **Ejército Territorial de Reserva Voluntaria** (TAVR - Territorial & Army Volunteer Reserve), que pueden ser movilizadas total o parcialmente, para la defensa territorial contra ataques externos o internos, y también, en caso de catástrofes naturales o de ataques nucleares.

Desde los tiempos de Disraeli, los británicos intentaron reunir sus fuerzas armadas bajo un único ministerio; pero esto solamente pudo concretarse en 1962. Desde entonces, paulatinamente, las fuerzas británicas han obtenido un excelente grado de integración y de capacidad para la acción conjunta, habiendo logrado una importante homogeneización en armas individuales y de apoyo y, fundamentalmente, en los efectos logísticos.

El monarca es el nominal comandante en jefe de las fuerzas armadas, pero la formulación de la política de seguridad militar es responsabilidad directa del Secretario de Defensa, bajo el control inmediato del Primer Ministro. No obstante, a los efectos de los estudios de los problemas de seguridad o defensa (en el sentido amplio del término), varios secretarios, miembros del Gabinete, constituyen la **Comisión de Defensa y Política Exterior** (Secretario de Defensa, de Relaciones Exteriores, de Interior y de Finanzas, además de otros miembros del gabinete que fuese necesario consultar). A su vez, del Secretario de Defensa depende un **Consejo de Defensa** que es el órgano superior para la gestación de la política de **seguridad militar**, y que está integrado **por altas personalidades del gobierno, que no son miembros del Gabinete:** Ministro de Defensa, Subsecretario de Defensa, Jefe de Estado Mayor de la Defensa (militar), Jefes del Estado Mayor de cada Fuerza (militares), Jefes de Personal y Logística (único, es militar) Jefes de Asesores de Asuntos Científicos (civil), Jefe Ejecutivo para la Obtención de Material (civil) y el Subsecretario Permanente de Defensa (funcionario civil).

4.2. Composición del Ejército Británico.

Gran Bretaña, salvo cuando circunstancias excepcionales, de orden interno o externo, han amenazado su existencia, nunca ha organizado su ejército sobre la base del servicio militar obligatorio. Lo estableció durante la Segunda Guerra Mundial, pero en el último quinquenio de los años cincuenta, retomó progresivamente el sistema del voluntariado. Esta composición del ejército británico **responde a varias y complejas motivaciones** y no, simplemente, al objetivo de tener un ejército profesional capaz de mayor rendimiento en el combate.

Los voluntarios pueden servir desde un mínimo de tres años hasta un máximo de veintidos, y, al retirarse, reciben una asignación y un haber mensual como importe de jubilación. Pueden solicitar la baja en cualquier momento, pero con un preaviso no menor a 18 meses. Normalmente, los jóvenes se incorporan con 17 y medio años y sirven, durante un año, en el depósito de personal y dos años en las unidades. El **nivel de instrucción normalmente bajo,** exige una revisión de la instrucción del **nivel primario**, antes de iniciar el entrenamiento militar común, que se extiende durante unas diez semanas. Posteriormente se desarrolla la instrucción especializada durante 14 a 18 semanas, con excepción de los paracaidistas cuyo curso de formación es de 22 semanas. Hasta cumplir los 19 años, el soldado voluntario no puede ser destinado a cumplir misiones operacionales en el exterior.

El sistema de selección para los ascensos es bas-

ARCHIVO GENERAL DE LA ... FOLIO N° 12

tante subjetivo y, en general, poco estimulante. No son excepciones los cabos (Lance Corporal) con más de 20 años de servicios. Los voluntarios son sometidos, según las jerarquías de suboficial que vayan alcanzando, a distintos cursos en las diferentes escuelas de armas y servicios. Por carecer de campos de instrucción, las unidades se turnan para pasar hasta seis meses de entrenamiento en Canadá. La más alta jerarquía a la que pueden llegar estos voluntarios es la de "Sargento de Estado Mayor" (Staff-Sergeant); pero la más representativa de las características del ejército británico es la de "Sargento Mayor" (Sergeant-Major). Los de este grado constituyen los pilares de la disciplina y gozan de especiales consideraciones de parte de los oficiales.

Todos los oficiales, inclusive los de reserva, provienen de la Real Academia Militar de Sandhurst. Los candidatos a oficiales pueden elegir entre tres tipos de carrera en el ejército británico: 1) "Short Service Commission", de 3 a 8 años de servicio que permite llegar hasta el grado de capitán; 2) "Special Regular Commission" exige un mínimo de 16 años de servicios y garantiza el ascenso hasta el grado de mayor; 3) "Permanent Regular Commission" que significa poder permanecer en servicio hasta los 55 años. Normalmente todos alcanzan, como mínimo, el grado de teniente coronel. A este grupo pertenecen quienes alcanzan las máximas jerarquías.

Los graduados en Sandhurst completan su formación en las escuelas de armas o servicios y después se incorporan a las unidades. Con la jerarquía de capitán, el oficial debe cursar el "Junior Staff College". Después de cumplir con este curso obligatorio, el cincuenta por ciento de cada promoción de Sandhurst son enviados a cursar universidades civiles o al "Royal Military College of Science" (similar a nuestra Escuela Superior Técnica), para atender las necesidades del ejército o preparar su retorno a la vida civil. Oficiales seleccionados cursan, posteriormente, la Escuela de Estado Mayor (Staff College Camberley) y, después, pueden ser escogidos para realizar los cursos del Colegio de Defensa Nacional Latimer (National Defense College Latimer) y, los que hayan llegado a la jerarquía de general, pueden cursar el Real Colegio de Estudios de Defensa (Royal College of Defense Studies).

4.3. Efectivos y organización del Ejército

En abril de 1982, sus efectivos totalizaban 176.248 hombres (incluyendo 7.000 gurjas) y 6.500 mujeres. Estos efectivos se distribuían en las siguientes unidades de las **armas:**

- —48 batallones de infantería.
- — 3 batallones de paracaidistas.
- — 5 batallones de infantería gurjas.
- — 1 regimiento de servicio aéreo especial.
- —11 regimientos de blindados (tanques).
- — 8 regimientos blindados de reconocimiento.
- —22 regimientos de artillería.
- —18 regimientos de artillería de campaña (convencional).
- — 1 regimiento de misiles Lance superficie-superficie.
- — 3 regimientos de A. Def. Aérea de misiles Rapier superficie-aire.
- —11 regimientos de ingenieros.
- — 6 regimientos de aviación de ejército.
- —Unidades de apoyo logístico.

Al comenzar 1982, el ejército británico empezaba su reorganización, apuntando a la constitución de comandos de brigadas. Mantenía organizados: un comando de Cuerpo, un comando de artillería divisional y 4 comandos de divisiones blindadas. Además, sobre la base de tres "Field Force" (equivalente a una brigada con menor apoyo de fuego y logístico), cada una de ellas con 3 batallones de infantería regulares y 2 territoriales, y otras subunidades de apoyo, tenían organizada una **Fuerza Móvil** (United Kingdom Mobile Force) para emergencias que requiriesen un inmediato empleo de fuerzas terrestres británicas para defender o actuar en pro de sus intereses nacionales.

4.4. Efectivos y organización de la infantería de marina

Por haber integrado los efectivos terrestres que operaron en las Malvinas (aproximadamente un 30%) es interesante anotar el efectivo total de infantería de marina del que disponía el Reino Unido en abril de 1982. Alcanzaban a 7.980 hombres distribuidos en 1 Brigada de Comandos (a 3 Comandos), una regimiento logístico, un escuadrón de helicópteros, unidades de apoyo, 1 unidad especial de botes. Otros detalles de la organización de la infantería de marina británica se consignan en el **Anexo.**

5. LA FUERZA DE TAREA BRITANICA

5.1. Constitución.

Como se ha expresado, ya el 1ro. de abril, el gobernador británico de las Malvinas fue informado, por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Reino Unido, que una fuerza argentina de invasión navegaba hacia las islas. Pero, resulta evidente que con anterioridad, el gobierno británico había adoptado otro tipo de medidas, pues el mismo día 1ro de abril, zarpó, de Gibraltar, el submarino a propulsión nuclear **Spartan** y se cree que también, así lo hizo, el buque de apoyo logístico Port Austin, transportando efectivos del Servicio Aéreo Especial y del Servicio Especial de Botes (13).

El 3 de abril, la Primer Ministro Margaret Tatcher anunció, en la Cámara de los Comunes, que, de inmediato, constituiría una fuerza de tarea de 24 barcos que se desplazaría hacia el Atlántico Sur para reconquistar las Islas Malvinas. Si bien su cálculo, en cuanto a la magnitud de la Fuerza de Tarea fue erróneo, se cumplió con la mayor celeridad el alistamiento de los medios de todo orden, que integrando la "Fuerza Operacional 317", debía cumplir con la "Operación Corporate", designación aplicada, por el gobierno británico, a su aventura colonialista de retomar, por la fuerza de las armas, la posesión de las islas Malvinas y sus dependencias.

La mayor parte de las unidades navales zarparon de Portsmouth el 5 de abril. Desde Gibraltar, lo hicieron varios destructores y fragatas que se reunieron con el grueso de las Fuerza de Tarea en las Azores. También se dirigieron, al Atlántico Sur, los submarinos a propulsión nuclear Superb, Sceptre y Splendid.

En los siguientes días zarparon otros tres buques que se incorporaron a la flota, algunos durante la navegación hacia la isla Asención y, otros, efectivizaron la reunión en la mencionada isla.

La Fuerza de Tarea británica empeñó un efectivo de 25.000 hombres (14) y más de 110 buques (suma-

(13) HEWISH Mark. **El Conflicto de las Islas Malvinas** - 3ra. Parte. Cfr. **Revista Internacional de Defensa.** Nro. 10/82. Pág. 1340.

(14) RICHARDS Martin. **Current Knowledge, present responsability, inmediately relevant, experience.** Cfr. **The Army Quartely and Defence Journal.** Devon (U.K.) July 1982. Pág. 261.

ARCHIVO GENERAL DE LA ... FOLIO N° 13

dos los de guerra, los mercantes adaptados y los de apoyo logístico).

5.2. Composición de la Fuerza Naval

En el **Anexo 4** se detalla la composición de la Fuerza Naval que operó en el Atlántico Sur, según una fuente británica, cuyos datos son coincidentes con otros proporcionados por autores extranjeros.

5.3. Las Fuerzas Terrestres

En el **Anexo 2** se pormenorizan las unidades y subunidades independientes del ejército británico empeñadas en las Malvinas, y se indica cuáles de ellas integraron la **5ta. Brigada de Infantería** comandada por el general de brigada M.J.A. Wilson.

La **5ta. Brigada de Infantería** y los restantes elementos del ejército británico operaron conjuntamente con la **3ra. Brigada de Comando** (considerada en detalle en el **Anexo**), cuyo comandante fue el general de brigada Julián Thompson.

Según un autorizado autor británico, Lawrence Freedman (15), los efectivos terrestres **totalizaron 9.000 hombres** (6.000 del ejército y 3.000 de infantería de marina).

5.4. El Apoyo Aéreo

Según el autor británico citado, inicialmente operaron en las Malvinas 22 aviones Sea Harrier, a los que, posteriormente, se agregaron 6 más del mismo tipo y 10 Harrier GR3 de la Fuerza Aérea. Otros autores identifican al 38. Grupo de la Real Fuerza Aérea operando en las Malvinas. Además, **las fuerzas de superficie contaron con el apoyo de 140 helicópteros de variado tipo, aunque la mayoría fueron Sea Kings o Wessex.**

La Fuerza de Tarea dispuso del importante apoyo proporcionado por los aviones que operaron con base en el aeropuerto Wideawake de la isla Ascensión. No hay coincidencia en la cantidad de los diferentes tipos de aviones empleados; pero al menos fueron 4/6 Vulcan y cuatro C-130. Dieciséis aviones Nimrod de vigilancia marítima fueron rápidamente provistos de modernos elementos para efectuar la detección antisubmarina de la Fuerza de Tarea y, después del hundimiento del Sheffield, también para la detección de aviones en vuelo muy bajo, para lo cual se adaptaron radares especiales. A los mencionados se le sumaron unos 16 aviones (tanques) Victor.

5.5. Sistemas de Armas, principales armamentos y equipos de combate.

Son considerados en el Anexo

5.6. El Comando de la Operación "CORPORATE"

La Fuerza de Tarea Británica, organizada para operar en el Atlántico Sur, dependió del comandante en jefe de la flota, almirante Sir John Fieldhouse, con puesto de comando en Northwood (Londres). A los efectos de las operaciones terrestres actuó, como comandante en jefe delegado, el comandante del Distrito del Sudeste, teniente general Sir Richard Trant. El comandante de la Fuerza de Tarea fue el contraalmirante John Woodward (50 años de edad), quien dependía directamente del almirante Fieldhouse, en tanto que el comandante de las fuerzas terrestres (de ejército y de infantería de marina), que lo fue el mayor general (segundo grado de general) John Jeremy Moore (51 años), estuvo a las órdenes inmediatas del mencionado general Trant.

El general John Jeremy Moore era el más condecorado de los oficiales de infantería de marina en servicio. Obtuvo la "Military Cross" en Malaya, y se distinguió comandando una operación de asalto anfibio en Brunei. También tuvo descollante desempeño en Irlanda del Norte. Conocido por sus citas teológicas, inspiradas en la Biblia o en Bonhoeffer, también como por sus frecuentes menciones a Clausewitz y sus conceptos en **De la Guerra.** Durante las operaciones terrestres en las Malvinas actuó fundamentalmente como administrador y coordinador logístico, asegurando el apoyo de la flota, de la aviación y de los servicios a las operaciones que desarrollaron los comandantes de brigada, especialmente, el general de brigada Julián Thompson (47 años), comandante de la 3ra. Brigada de Comandos. Este general de brigada ha sido y es considerado el autor del plan táctico que desarrollaron los británicos.

El mayor general John Jeremy Moore, por los méritos de su desempeño en la guerra de las Malvinas, fue hecho "Caballero de la Orden del Baño" (KCB), lo que le significó recibir una de las preciadas distinciones entre las que pueden aspirar los súbditos de la Corona Británica. Posteriormente, en setiembre de 1982 fue nombrado en el Estado Mayor del Jefe de Estado Mayor de la Defensa (16).

El otro comandante de una gran unidad de combate que actuó en las Malvinas fue el general de brigada Anthony Wilson, quien comandó la 5ta. Brigada de Infantería, fundamentalmente constituida por paracaidistas, unidades de la Guardia y "gurjas".

6. LAS FUERZAS TERRESTRES ARGENTINAS EN LAS MALVINAS

6.1 Comandos estratégicos operacionales y comandos tácticos

El Comando del **Teatro de Operaciones Malvinas,** como se señaló, fue ejercido por el general de división Osvaldo J. García y lo integraron: como comandante del Componente Terrestre el general de brigada Américo Daher, como comandante del Componente Naval el contraalmirante Gualter Allara y como comandante del Componente Aéreo el brigadier Luis Castellanos. Este Teatro de Operaciones, de acuerdo con lo previsto en el planeamiento militar, cesó el 7 de abril de 1982, cuando entró en vigencia el **Teatro de Operaciones del Atlántico Sur,** del que fue designado Comandante el vicealmirante Juan J. Lombardo. De este comando de teatro fue: jefe de Estado Mayor, el contraalmirante Alberto Padilla; comandante del componente terrestre, el general de brigada Julio C. Ruiz; del componente aéreo, el brigadier mayor A. C. Weber y del naval, el contraalmirante G. Allara.

Ya se ha expresado cuál fue la jurisdicción del **Teatro de Operaciones del Atlántico Sur** (TOAS), tal como la determinó el órgano superior de la conducción

(15) Aut. Cit. **The War of the Falkland Islands, 1982.** Cit.: **Foreign Affairs:** Fall 1982. Pág. 202. L. Freedman es profesor de Estudios sobre la Guerra del King's College de la Universidad de Londres.

(16) Esta importante designación —documentada en la lista de nombramiento de oficiales superiores birtánicos— difiere totalmente de una versión periodística, difundida en nuestro país, según la cual "el vencedor de las Malvinas buscaba empleo a los pocos meses de su triunfo". La lista de nombramientos puede consultarse en **The Army Quartely and Defence Journal.** Devon (U.K). Octubre 1982. Pág. 505.

del Estado. De acuerdo con las prescripciones de la Ley de Defensa Nacional y su Reglamentación, el Gobernador Militar de las islas Malvinas, islas Georgias del Sur e islas Sandwich del Sur le quedaba subordinado, en todo lo referente a las operaciones militares que tuviesen por escenario el área de su Gobernación Militar. Sin embargo, ese Comando de Teatro dejó, prácticamente, de actuar, el 20 de mayo de 1982, pues se integró en otro organismo conjunto, llamado CEOPECON (Centro de Operaciones Conjuntas), que tuvo su asiento en Comodoro Rivadavia y fue constituido por el general de división Osvaldo J. García, el vicealmirante Juan J. Lombardo y el brigadier mayor A. C. Weber.

De hecho, desde el 2 de abril hasta el 14 de junio de 1982, existieron tres organismos conjuntos que, sucesivamente, tuvieron la responsabilidad de la conducción estratégica operacional en el Teatro de Operaciones; pues, pese a que el TOAS superaba en extensión al TOM, tenían, en común, que incluían el mismo objetivo estratégico militar de las operaciones: la reocupación de las islas Malvinas por parte de los británicos y su defensa y conservación, por parte de las fuerzas argentinas. Dejando de lado en este artículo, la consideración particular del CEOPECON, desde el punto de vista orgánico y de las exigencias de la conducción estratégico militar y operacional, es imperioso destacar que ese cambio de comandos no fue un factor positivo en el desarrollo de las operaciones.

De acuerdo con las previsiones, simultáneamente con el reemplazo del **Teatro de Operaciones Malvinas** por el **Teatro de Operaciones del Atlántico Sur,** debía asumir el Gobernador Militar de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, general de brigada Mario Benjamín Menéndez, quien tendría subordinado un **Jefe de Guarnición Malvinas**, cargo que debía ser cubierto por el coronel Ernesto A. Alais que, hasta la Operación Rosario, se desempeñaba como 2do. Comandante y Jefe de Estado Mayor de la IXna. Brigada de Infantería. Sin embargo, esta jefatura no se efectivizó. El 29 de abril se organizó el **Comando Conjunto Malvinas**, cuyo Jefe de Estado Mayor fue el mencionado general Daher. Inicialmente el Estado Mayor estuvo constituido por:

— Capitán de navío Melbourne Hussey: Jefe de Personal (J -1)
— Comodoro Mendiberry: Jefe de Inteligencia (J -2)
— Coronel Isidro Cáceres: Jefe de Operaciones (J -3)
— Coronel Argentino González: Jefe de Logística (J -4)
— Coronel Francisco Machinandiarena: Jefe de Asuntos Civiles (J -5)

Posteriormente, el capitán Hussey y el comodoro Mendiberry fueron reemplazados por el teniente coronel Andujar y el coronel Francisco Cervo, respectivamente. Estos cambios se debieron a que los mencionados oficiales superiores de la Armada y Fuerza Aérea debían cumplir con otras obligaciones, impuestos por la correspondiente Fuerza, e integraban el Gobierno Militar.

Asimismo, constituyeron el Comando Conjunto: el contraalmirante Edgardo A. Otero como "Asesor Naval" y el brigadier Luis Castellanos como "Asesor Aéreo".

Paralelamente, al Comando Conjunto, se integró el Gobierno Militar:

— Secretario General: comodoro Bloomer Reeve
— Secretario de Obras y Servicios Públicos: coronel Manuel R. Dorrego.
— Secretario de Educación y Salud Pública: capitán de navío Melbourne Hussey.
— Secretario de Comunicaciones: coronel Machinandiarena.
— Secretario de Economía y Finanzas: coronel Chini.
— Secretario de Justicia: vicecomodoro Miari.

Además, actuaron en el Gobierno, delegados de los diversos servicios públicos (ENTEL, ENCOTEL, RADIO NACIONAL, etc.) y varios funcionarios civiles.

El Gobernador Militar fue nombrado, de acuerdo con lo previsto, por el Comité Militar. Paulatinamente, por imperio de las circunstancias, el Gobernador Militar se convirtió, también, en **Comandante de la Guarnición Militar Malvinas y,** en consecuencia, en un **Comandante Militar Conjunto en una zona de combate.**

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 14

6.2 Integración de las Fuerzas

El Regimiento de Infantería 25, juntamente con la Compañía de Ingenieros de Combate 9 (disminuida) y elementos del Comando de la IXna. Brigada de Infantería (cuyo comandante era también el comandante terrestre del TOM) fueron aerotransportados a Puerto Argentino, el 2 de abril. Tres días más tarde, el comandante del **Teatro de Operaciones Malvinas** regresó a Comodoro Rivadavia y dispuso que fueran trasladados a las islas:

— 6 vehículos Panhard del Dest Expl C B1 181
— Regimiento de Infantería 8.
— Personal de cuadros
— Efectos logísticos.

El 6 de abril, se completó el estado mayor del Comando de la Fuerza Terrestre, que se dedicó, de inmediato, a prever la defensa de las islas Malvinas y el 7 de abril, a las 24.00 horas, su Comandante impartió la Orden de Operaciones N° 1/82 (Defensa). El 9 de abril, el **Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS),** acompañado de otros oficiales superiores de las tres Fuerzas, visitó Puerto Argentino, tomó conocimiento de medidas y previsiones adoptadas y las aprobó.

Según se ha anotado, a medida que el Comité Militar tomaba idea, más aproximada a la realidad, de la gravedad de la ofensiva colonialista de Gran Bretaña, se enviaron a las Malvinas unidades y subunidades independientes de las Formaciones del Comando en Jefe del Ejército, efectivos de infantería de marina y de fuerza aérea e, incluso, dos grandes unidades de combate. En efecto, el 11 de abril comenzó a llegar a Puerto Argentino, la Xma. Brigada de Infantería, cuyo traslado finalizó a los pocos días.

Por su parte, la IIIra. Brigada de Infantería (cuyo comando tiene su asiento de paz en Curuzú Cuatiá y sus unidades y subunidades independientes tienen sus guarniciones en la zona centro-sureste de esa provincia) fue desplazada hacia la Patagonia para cumplir una misión en el territorio continental; pero, inmediatamente después de la visita del Comandante en Jefe del Ejército y Presidente de las islas Malvinas, se le cambió la misión y debió trasladarse urgentemente a Puerto Argentino. Estos desplazamientos imprevistos y con limitaciones en la disposición de medios de transporte tuvieron repercusiones negativas en la capacidad de combate de esta brigada.

Paulatinamente, fueron llegando a las Malvinas los elementos del Ejército, que se detallan en el número siguiente; pero ese traslado no fue lo debidamente ordenado y los inconvenientes, derivados de la improvisación, fueron grandes en todos los cam-

pos de la conducción.

La acumulación de efectivos y de medios que se produjo, durante el mes de abril, como se expondrá en el punto siguiente, cuando el Gobierno Argentino comprendió que la reacción británica se realizaría en forma e intensidad muy diferentes a las apreciadas como más probables, mantuvo inicialmente al general de brigada Américo Daher (que como se ha dicho, fue el comandante del componente terrestre durante la Operación Rosario), como comandante de las fuerzas terrestres.

Esto fue así hasta el arribo a Puerto Argentino, del comandante de la Xma. Brigada de Infantería Mecanizada, general de brigada Oscar L. Jofre, quien fue designado, por razones de antigüedad, comandante de las fuerzas terrestres, por el Gobernador Militar. Este había sido puesto en posesión de su cargo, el 7 de abril, en una ceremonia presidida por el Ministro del Interior, con asistencia de personalidades nacionales, algunas de ellas representantes de partidos políticos.

El comandante de la IXna. Brigada de Infantería, general Américo Daher, por orden del comandante del Vto. Cuerpo de Ejército, se reintegró a sus funciones normales e hizo regresar de Puerto Argentino al personal de su comando de brigada que, días antes, había viajado a la capital de las Malvinas para constituir su Estado Mayor. Pero, el día 15, recibió la orden de presentarse en Puerto Argentino para ponerse a disposición del Gobernador Militar, quien el 16 de abril, dispuso que constituyera un Estado Mayor con los coroneles que provenían del suspendido Curso Superior de Estrategia.

Por otra parte, es necesario subrayarlo, el apoyo logístico de los elementos militares en Malvinas se determinó que fuera responsabilidad de cada Fuerza (Agrupación Componente), lo cual creaba naturales problemas al Ejército, por no disponer de propios medios de transportes para efectuar ese apoyo y quedar sujeto a la indeterminación que significa la "coordinación".

6.2.1. Transporte y apoyo logístico

Fueron realizados por vía marítima y aérea, pero es conveniente dividir este proceso en dos períodos: antes y después del 1ro. de mayo.

1) **Vía marítima antes del 1ro. de mayo**

- **Vapor Formosa:** vehículos y material de la Xma. Brigada de Infantería Mecanizada; víveres y municiones para esa Gran Unidad de Combate (15 días aproximadamente) y combustible. También transportó efectos para la Fuerza Aérea.
- **Otro mercante**, con víveres, combustible y otro material de guerra. De todo esto una buena parte se perdió, porque, de ese barco se transbordó al "Isla de los Estados", que debía servir para su distribución, pero éste fue cañoneado por una fragata británica y volado.

2) **Vía marítima después del 1ro. de mayo**

- Tres barcos, arribados el 1ro. de junio, el 7/8 de junio y el 12/13 de junio transportaron víveres y efectos de intendencia.

3) **Vía aérea**

El Aeropuerto de Puerto Argentino, convertido en Base Aérea Militar Malvinas, recibió "cuatrocientos veinte vuelos de aviones de transporte de la Fuerza Aérea y cincuenta y nueve de aviones navales, además de otros pertenecientes a Aerolíneas Argentinas y Austral", según lo expresa el brigadier B. H. Andrada (17), quien también precisa que "durante el bloqueo aéreo", es decir, desde el 1ro. de mayo hasta el 14 de junio, "la Fuerza Aérea cumplió treinta y tres vuelos y la Armada catorce". Desde el 2 de abril hasta el 14 de junio, llegaron a Puerto Argentino "más de 5.000 toneladas de carga y casi diez mil hombres", según el mismo autor. Indudablemente esto indica el notable esfuerzo de la aviación de transporte, particularmente después del 1ro. de mayo, en razón de la superioridad aérea local que mantenían los aviones británicos sobre las islas.

Pero en general, la carga de los aviones de la Fuerza Aérea llegaba "predispuesta" a Puerto Argentino, es decir, separada la que se debía destinar al apoyo logístico del Ejército de la que correspondía a los efectivos de la Fuerza Aérea. Por su parte, la Marina empleaba sus aviones (normalmente F-28) para satisfacer sus necesidades específicas; pero en algunas oportunidades atendió requerimientos del Ejército.

6.3 Fuerzas Argentinas empeñadas en las operaciones terrestres en las MALVINAS (Total, incluyendo los elementos arribados durante el mes de mayo de 1982)

6.3.1. Ejército Argentino

- **IIIra. Brigada de Infantería** (Br. I III)
  Comandante: General de Brigada D. OMAR PARADA
  - Cdo y Ca Cdo Br
  - RI 4
- RI 5 (+) (2 Sec/Ca Ing Comb 3)
- RI 12 (−)
- GA 3 (+) (reforzado con 2 cañones de CITEFA 81 de 155 mm)
- Ca Com 3 (−)
- Ca San / B Log 3 (40 hombres)
- Elón Ars / B Log 3 (20 hombres)
  IXna. Brigada de Infantería (Br. I IX)
  Comandante: General de Brigada D. AMERICO DAHER.
  - RI 8
- RI 25 (+) (4 Ca I y Ca Cdo y Ser)
- Ca Ing 9
- Elem B Log 9
- **Xma Brigada de Infantería Mecanizada** (Br. I Mec X)
  Comandante: General de Brigada D. OSCAR L. JOFRE
  - Cdo y Ca Cdo Br
  - RI Mec 3

(17) Aut. cit. Guerra Aérea en las Malvinas. Emecé Editores. Buenos Aires 1983. Pág. 60.

— RI Mec 6 (completado con 1 Ca/RI 1 PATRICIOS)

— RI Mec 7

— Esc Expl C B1 10 (sin vehículos orgánicos de combate, reforzado con 2 Sec Exp / Dest Expl C B 1 181 - 12 VC Panhard)

— Ca Ing Mec 10

— Ca Com Mec 10

— B Log 10 (–)

Formaciones

— Compañía de Comandos 601

— Compañía de Comandos 602

— GADA 601 (completado con Elem/GADA Mix 602)

— GA Aerot 4 (orgánico de Br. I Aerot 4)

— B/GADA 101

— Ca Ing Comb 601 (movilizada)

— Elón B Com 181 (44 hombres)

— B Av Ej 601 (–) (19 helicópteros)

— Elem Ca Ab y Mant Aeronaves 601

— Hospital Militar "Comodoro Rivadavia" — "Malvinas"

— Sec Icia "Malvinas" (movilizada)

— Centro de Operaciones Logísticos (COL) "Malvinas"

— Elem Ca Pol Mil 181 (60 hombres)

— **Total de efectivos:** 9.824 hombres (dato oficial)

6.3.1.1. **Notas Orgánicas**

Denominación: Las unidades de infantería del Ejército Argentino, denominadas "regimientos" son, en realidad, "batallones". Los "comandos" de la infantería de marina británica y los batallones de infantería del ejército británico, normalmente —de hecho así ocurrió en las Malvinas— superan en efectivos y armas de apoyo a nuestros "regimientos de infantería".
Organización de los regimientos de infantería: 3 compañías de infantería (Ca I) y 1 compañía comando y servicios (Ca Cdo y Ser).
Compañías de Comandos. Estas subunidades estuvieron integradas exclusivamente por personal de cuadros. Cada una con 1 Pel Cdo y 3 Sec de 17 hombres por sección. La Ca 601 arribó a Puerto Argentino el 26 de abril, y la Ca 602, que fue movilizada, llegó el 29 de mayo a la capital de las Malvinas.
Organización de los grupos de artillería de campaña: 18 piezas de obuses Oto Melara de 105 mm, cada uno. Este material tiene un alcance máximo de 10,2 km., en tanto que el material de la artillería liviana británica, de igual calibre, tiene un alcance máximo de 17 km.

Entre el 14 y el 15 de mayo, se recibieron en Puerto Argentino, 2 piezas de cañones CITEFA de calibre 155 mm (con un alcance máximo de 20 km.), que reforzaron al GA 3; el 12 de junio, llegó una tercera que reemplazó a la que había sido puesta fuera de combate por un ataque aéreo enemigo.
Helicópteros de la Aviación de Ejército. El Batallón de Aviación de Ejército 601 (–) dispuso inicialmente de:

— 9 Bell UH-1H
— 3 Agusta A 109
— 5 Puma SA 330
— 2 Chinook CH-47

Este total de 19 helicópteros, por acción de la aviación británica, se redujo notablemente: el 9 de mayo quedó fuera de combate un Puma; el 21 de mayo un Chinook, un Puma y un UH-1H; el 23 de mayo le tocó la misma suerte a dos Puma y un Agusta; el 29 de mayo se perdió otro Puma. Además, el restante Chinook —el único apto para transporte de tropas— quedó, a fines de la primera semana, fuera de servicio por desperfectos mecánicos y no se dispuso de él en los días de la batalla por Puerto Argentino.
Integración de las unidades del Ejército. Aproximadamente el 80 por ciento del personal de soldados conscriptos pertenecía a la clase 1962, del cual un cincuenta por ciento debió ser convocado por encontrarse de baja. El desarrollo de los acontecimientos no permitió la actualización de su instrucción. El restante veinte por ciento estuvo constituido por soldados de la clase 1963, que había recibido la instrucción correspondiente al período individual.

6.3.2. **Armada Argentina**

— **Batallón de Infantería de Marina Nro. 5 (+)** (con guarnición de paz en Río Grande, en la Isla Grande de Tierra del Fuego), con los refuerzos: 900 hombres.
— **Una Batería de Artillería de Campaña** (6 piezas de obuses Oto Melara de 105 mm).
— **Una Batería de Artillería de Defensa Aérea** (12 cañones de 30 mm Hispano Suiza y 3 unidades Tiger Cat).
— **Una Compañía de Ingenieros de Combate.**
— **Buzos Tácticos y Comandos Anfibios**
— **Base Aeronaval Calderón** (Isla Borbón o de los Elefantes, llamada por los británicos "Pebble Island").
— **Una Compañía (–) del Batallón de Infantería de Marina Nro. 3:** 150 hombres.
— Aviones Aeromacchi MB 326 GB: 2/3
— Aviones Turbine Mentor T-34 C-1: 4

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 16

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 17

— Aviones Skyvan: 2
— Helicópteros Puma SA 330: 1
— Guardacostas de la Prefectura Naval Argentina: 2
— Personal operador del **Centro de Información y Control** (CIC) y del **Centro Comunicaciones ARA.**
— **Apostadero Naval**

— **Total de efectivos:** 1.987 hombres.

6.3.3. **Fuerza Aérea Argentina**

— **Dos Compañías de Vigilancia** (Puerto Argentino y Goose Green).
— **Dos Baterías de Artillería de Defensa Aérea** (Cañones bitubo de 20 mm Reinmethall en Puerto Argentino y Goose Green).
— **Una Sección de Artillería de Defensa Aérea** (una unidad de fuego de cañones bitubo de 35 mm Oerlickon).

— **Personal Operador de:**
— Base Aérea Malvinas (Puerto Argentino).
— Base Aérea Cóndor (Goose Green)
— Centro de Información y Control
— Centro de Comunicaciones de la FAA.

— **Grupo de operaciones especiales**
— **Red de observadores adelantados**
— Doce aviones Pucará
— Dos helicópteros Chinook y dos helicópteros Bell.

— **Total de efectivos:** aproximadamente 1.000 hombres.

6.3.4. **Gendarmería Nacional**

— **Comando de Escuadrón y una Sección de Empleos Especiales del Escuadrón** (Compañía) de Tropas Especiales 601 de Gendarmería Nacional.

— **Total de efectivos:** 40 hombres.

6.4. **Armas, vehículos y equipos de combate empleados por el Ejército en las Malvinas**

— Pistolas y pistolas ametralladoras 9 mm y 11,25 mm.
— Fusil Automático Liviano (FAL), Fusil Automático Pesado (FAP) y Ametralladora (MAG) calibre 7,62 mm.
— Ametralladora antiaérea 12,5 mm.
— Morteros de 81 y 120 mm.
— Lanzacohetes Instalaza.
— Cañón sin retroceso Czekalski de 105 mm.
— Obús Oto Melara de 105 mm.
— Cañón CITEFA de 155 mm.
— Cañones antiaéreos bitubo Oerlikon - Contraves 35 mm (equipado con radar y computadora).
— Misiles tierra-aire Tiger-Cat.
— Misiles tierra-aire Roland (radar y computadora).
— Misiles tierra-aire Blowpipe y Sam 7.
— Vehículos B1 Panhard (a rueda) 4 × 4 Cañón 90 mm.
— Helicópteros que se indicaron.
— Jeep Mercedes Benz, Camiones Unimog y Mercedes Benz.
— Minas antitanque y antipersonal.
— Material de comunicaciones de diversos tipos, portátil y fijo.
— Radares Rasit para vigilancia del campo de combate.
— Radar de vigilancia para artillería de defensa aérea.
— Visores nocturnos.

6.5. **Armas, vehículos y equipos de los cuales se careció o de los que no se dispuso en la cantidad necesaria.**

— Falta de miras nocturnas para ametralladoras pesadas y vehículos Panhard.
— Falta de equipamiento (instrumental y visores) para vuelo nocturno eficaz y en todo tiempo, en helicópteros.
— Medios electrónicos para la adquisición de blancos y dirección del tiro.
— Mayor cantidad de cañones de 155 mm (necesidad de alcance y potencia para los fuegos de contrabatería) y de la correspondiente munición.
— Mayor disponibilidad de helicópteros de combate y de transporte y vehículos aptos para el particular terreno malvinense.
— Vehículos blindados livianos a oruga.
— Medios de artillería de defensa aérea con mayor alcance y movilidad.
— Mayor dotación de medios de defensa aérea portátiles y personal especialmente adiestrado.
— Mayor dotación de medios de comunicación en las menores fracciones.
— Escasa dotación de visores nocturnos y de baterías o pilas adecuadas.
— Equipos para operaciones electrónicas.

6.6. **Disposición de medios blindados y aéreos en las Malvinas**

1) **Blindados.** Los 12 VC Panhard 4 × 4 no pudieron superar las características del suelo de las Malvinas. Su empleo estuvo limitado a los pocos kilómetros de caminos que se han indicado.

2) **Aéreos de la Aviación de Ejército**
Los tipos de los 19 helicópteros de Aviación de Ejército y la suerte corrida a cada uno de ellos han sido detallados en el punto 6.3.1.1.

3) **Aéreos de la Aviación Naval**
La cantidad y tipos han sido indicados en 6.3.2.
—Los 4 aviones Turbine Mentor, basados en la Isla de Borbón (Base Calderón), no pudieron cumplir ninguna misión de combate y fueron destruidos en la acción de comandos ingleses del 15 de mayo de 1982.
—Los 2 aviones Skyvan que prestaron buen servicio para transporte entre y en las islas hasta el 1ro. de mayo. Luego, uno fue afectado por el cañoneo naval en Puerto Argentino el 03/04 mayo 82 y el otro fue destruido en la Base Calderón el 15 de mayo de 1982.
—Los 2/3 aviones Aeromacchi, que operaron desde Puerto Argentino y, dentro

de sus limitaciones, representaron un elemento valioso en reconocimiento ofensivos o ataques, aunque nunca se pudieron utilizar más de dos aparatos a la vez, por razones de cantidad de aeronaves en las islas, mantenimiento, infraestructura de apoyo (de la que mucho fue destruido en el ataque inglés del 1ro. de mayo), etc.

Sin embargo, con una de estas máquinas, el teniente de corbeta Owen Crippa realizó su extraordinaria actuación el 21 de mayo, en San Carlos, y se efectuaron los ataques en Darwin, el 28 de mayo por la mañana y la tarde. Después de Darwin, en que fue derribado uno de los dos Aeromacchi disponibles en ese momento, estos aviones no fueron repuestos y desde varios días antes de la batalla final, ya no había Aeromacchi en Malvinas.

—Un helicóptero Puma, de la Prefectura Naval Argentina, equipado para detección y salvamento, que fue averiado por el cañoneo inglés de Puerto Argentino el 03/04 de mayo de 1982 y no pudo repararse.

4) **Aéreos de la Fuerza Aérea**

Se dispuso de 3 helicópteros Chinook, 3 helicópteros Bell, 12 1A y 58 Pucará.

Los **Chinook** fueron empleados satisfactoriamente según sus capacidades específicas, aunque con ciertas limitaciones debidas a deficiencias técnicas y de mantenimiento, sobre todo uno de ellos. Con este material, aprovechando capacidad sobrante, se realizó buena parte del transporte del RI 12 a Darwin. A partir del 8 de junio de 1982, regresaron los 2 al territorio continental. Los **Bell** se emplearon preponderantemente para el rescate de pilotos.

Los **Pucará** sólo cumplieron 2 misiones de combate (con 3 aviones cada vez): la primera oportunidad fue el 28 de mayo por la mañana, contra las tropas inglesas que atacaban Darwin, aprovechando que las nubes bajas les daban protección contra la acción de las PAC (patrullas aéreas de combate) británicas; la segunda en proximidad del Monte Kent, a principios de junio, volando casi continuamente bajo la protección de la artillería de defensa aérea de Puerto Argentino.

Las máquinas iniciales fueron repuestas a medida que sufrían accidentes o eran derribadas o destruidas en tierra por el enemigo (2/3 en Darwin, 9 en Base Calderón, varias en Puerto Argentino, 2/3 en vuelo) hasta que la Fuerza Aérea, dispuso no mandar más, por considerar prácticamente inútil su presencia en las Islas.

7. LAS OPERACIONES

7.1. El bloqueo y la espera

Hasta fines del mes de abril de 1982, fueron llegando a Puerto Argentino los efectivos del Ejército que se ha indicado que constituyeron las fuerzas en Malvinas. No es vano insistir en los problemas de todo orden, generados por esta acumulación de hombres, efectos, equipo, materiales, etc. en un pequeño Aeródromo como el de Puerto Argentino y en una localidad tan reducida como la mencionada. El 26 de abril, al encontrarse en las Malvinas, dos Comandantes de Brigada (el de la Xma. general Jofre y el de la IIIra. general Parada), el general Menéndez decidió asumir personalmente el Comando de las Fuerzas Terrestres y designó al general Jofre como Comandante de la **Agrupación Puerto Argentino**, al general Parada Comandante de la **Agrupación Gran Malvinas** y, al 2do. Comandante de la IIIra. Brigada de Infantería, Comandante de la **Agrupación Darwin**; que fue denominada **Agrupación Conjunta Capitán de Corbeta GIACCHINO**, en recuerdo del camarada caído honrosamente el 2 de abril. Como se presenta en el **Anexo 5**, los acontecimientos limitaron la total aplicación de la organización para el combate, tal como fue dispuesta por el Comandante Conjunto. Durante el mes de mayo, hasta otra reorganización dispuesta el 26 de ese mes, el Comandante de la IIIra. Brigada de Infantería se desempeño como Comandante de la Reserva en Puerto Argentino.

A medida que se tomaba conciencia de la magnitud de los medios militares, alistados por Gran Bretaña y de la decisión de su gobierno de recuperar las islas, cualquiera fuera el precio que debiera pagar por ello, se debió balancear cuidadosamente, la aspiración de disponer de mayores medios para una defensa más eficaz de las islas, con las limitaciones logísticas resultantes del bloqueo inglés. La concepción estratégica operacional y las maniobras tácticas previsibles debían tener en cuenta, además de otros factores también significativos, las características del ambiente geográfico, en particular su extensísimo litoral marítimo y la innumerable cantidad de puertos y bahías naturales, la superioridad en medios del enemigo, especialmente navales y aéreos y su libertad de acción consiguiente; pero también, la necesidad de manifestar la presencia argentina con efectivos de cierta importancia en aquellos lugares política y militarmente más importantes.

Respondiendo a estas ideas básicas, se desplegaron los efectivos, con centro de gravedad manifiesto en Puerto Argentino, objetivo político y estratégico, y en Darwin (Regimiento de Infantería 12 General Arenales), para asegurar una pista de aterrizaje de alternativa allí ubicada y emplazarse a menor distancia de los posibles lugares de desembarco al Oeste de la isla Soledad.

En la isla Gran Malvina se ubicaron efectivos de importancia: el Regimiento de Infantería 5, en Howard, próximo al acceso Norte del Estrecho de San Carlos; el Regimiento de Infantería 8 "Grl. O'Higgins" y la Compañía de Ingenieros 9 en Bahía Fox al Sur y también sobre el estrecho mencionado. Además, en la Isla de Borbón (Pebble Island) se estableció la Base Aeronaval Calderón a cargo de efectivos de la Armada.

Por los argumentos, ya considerados de dificultades de transitabilidad, disposición de fuerzas y medios de movilidad resultaba imposible e, inconveniente desde el punto de vista táctico, ocupar todos aquellos lugares que hacían factible el desembarque británico. La decisión de estar en todas partes, y no ser fuerte en ninguna, habría favorecido indudablemente la maniobra del enemigo. Se decidió emplazar efectivos menores en otros sectores importantes, caso San Carlos, para proporcionar alerta temprana, y también ejecutar frecuentes operaciones aeromóviles menores, de patrullaje y exploración, no obstante la amenaza constante de la aviación del oponente.

FOLIO N° 78

FOLIO N.° 18

Las tropas prepararon sus posiciones horadando la tierra, se efectuaron reconocimientos, se consolidaron los planes de empleo y los acuerdos entre fracciones y se aparcaron abastecimientos.

La vida en la posiciones era dura y difícil. El terreno gredoso y esponjoso se mantenía permanentemente húmedo. El alto porcentaje de humedad ambiental, se concretaba en frecuentes precipitaciones. El viento casi constante, el frío especialmente durante la noche en la que la temperatura, frecuentemente (en especial a partir de fines de mayo) solía bajar de cero grado, ponían a prueba constantemente el temple de cuadros y tropa. Además, ni la localidad tenía instalaciones que facilitaran la higienización del personal, ni se disponía de baños de campaña para la cantidad de personal que se había reunido, particularmente en Puerto Argentino. Tampoco existían facilidades con adecuado reparo contra la inclemencia del clima y mínima protección ante el ataque aéreo.

Los medios de movilidad no alcanzaban a satisfacer las necesidades de los efectivos emplazados. No sólo las condiciones de aislamiento impusieron un estricto racionamiento de combustible, sino que también, fueron limitados los desplazamientos por carencia de red caminera en las islas, y la imposibilidad de desplazamientos a campo traviesa por las características ya descriptas del suelo. El bloqueo impidió que se pudiera disponer de más y mejores medios para la movilidad. Sólo los helicópteros de la Aviación de Ejército, a los que se sumaron unos pocos de la Fuerza Aérea, permitieron superar los inconvenientes más críticos, ejecutando misiones de transporte de tropas y abastecimientos en condiciones de máximo riesgo.

A partir de la llegada, a la zona de operaciones, de la masa de la fuerza aeronaval enemiga, la alerta fue permanente y los espíritus estaban preparados para enfrentar el masivo desembarco naval sobre Puerto Argentino que preanunciaban los medios informativos británicos, concordando con las apreciaciones de los propios órganos de inteligencia.

La posición de Puerto Argentino quedó finalmente conformada con el Regimiento de Infantería 25, desplegado al Este, en la península en la cual se ubicaba el Aeródromo y sus instalaciones. En las alturas, al Sur de la localidad, los regimientos y de Infantería 3 y 6 y el Batallón de Infantería de Marina 5. Todas estas unidades apoyadas por el Grupo de Artillería 3, tenían la misión prioritaria de enfrentar un desembarco masivo británico que constituía la capacidad más probable. En el Oeste el Regimiento de Infantería 4 ocupaba las alturas de Harriet y Challenger que controlaban el flanco de la posición, complementado con parte del Regimiento de Infantería 7 en Mte. Longdon, el que protegía también el Norte, retaguardia del sistema defensivo, ocupando el Wireless Ridge y otras alturas. El Grupo de Artillería Aerotransportado 4, que había llegado en los últimos días de abril, apoyaba prioritariamente a estas unidades.

La defensa aérea, cuyo núcleo estaba constituido por el GADA 601, complementado con los medios que se han mencionado de la Armada y de Fuerza Aérea, estaba desplegada para proteger el área de Puerto Argentino, especialmente en la zona de la pista de aterrizaje.

El 1ro. de mayo, cuando el enemigo inició en forma efectiva sus acciones de combate, con el bombardeo aéreo sobre el aeródromo de Puerto Argentino, la mayor parte de nuestras tropas, ya llevaban más de veinte días soportando el clima, el terreno, la sensación de aislamiento y la espera del combate. No obstante, el espíritu se mantenía alto. Cuando se iniciaron las primeras operaciones, se produjeron las naturales reacciones en todo bautismo de fuego: vacilaciones, temores y toda esa conducta propia del hombre que recién enfrenta el riesgo cierto de la propia muerte. Sin embargo, ya en ese primer día de combate, nuestras fuerzas supieron sobreponerse a esa sensación y actuar eficazmente, como lo probó la artillería de la defensa aérea derribando los primeros aviones enemigos.

Antes y después del desembarco en San Carlos, los británicos buscaron metódicamente eliminar los medios que podrían proporcionar movilidad a las fuerzas terrestres y, además, efectivizar el bloqueo de las islas, especialmente en la isla Soledad. El 10 de mayo, fragatas enemigas, que penetraron en el estrecho de San Carlos, hundieron al transporte Isla de los Estados y, el 15 de ese mes, un equipo SAS ejecutó una operación nocturna, con apoyo aeronaval, en la isla de Borbón (Bahía Elefante), al N de Gran Malvina, sobre la Base Aeronaval Calderón, que se encontraba asegurada por efectivos de Infantería de Marina, logrando destruir los aviones de la Fuerza Aérea y de la Armada que allí se encontraban estacionados, lo que privó a las propias fuerzas de la mayoría de los aviones disponibles en el archipiélago.

Además, el ataque y consecuente inmovilización del ARA Buen Suceso y del Río Carcarañá, y los contínuos ataques aéreos y navales a los aeródromos de Puerto Argentino y de Darwin, fueron acciones realizadas con varios propósitos posibles; pero cuyos efectos acumulados buscaban aislar a los defensores de su retaguardia en el continente y, preparando las mejores condiciones para la maniobra táctica terrestre, **inmovilizar** a los efectivos de la defensa argentina.

Los padecimientos fueron potenciados por la vigilia y, en algunos sectores, por la escasez de comida caliente. Es indudable que los británicos conocían bien cuál era la desgastante situación de las fuerzas terrestres argentinas. Posiblemente la previesen por instrucción profesional; pero es lícito estimar que la supiesen, efectivamente, por disponer de suficiente información, proporcionada por los kelpers. Además, desde el 1ro. de mayo, personal de SAS y SBS que fueron trasladados en helicópteros a las islas, contaron con la complicidad de los pobladores en su misión de reconocimiento e información. En consecuencia, si bien el bombardeo británico aéreo o naval fue prácticamente ineficaz desde el punto de vista de los efectos materiales logrados, es real que contribuyó a afectar psicológicamente a los efectivos de la defensa argentina.

Es evidente que las necesidades políticas-estratégicas y de estrategia militar imponían a Gran Bretaña solucionar el problema militar a la mayor brevedad. Las iniciales declaraciones despectivas sobre la capacidad de nuestras fuerzas para resistir, las informaciones y trascendidos sobre la apreciación que habrían realizado en cuanto a que el problema estaría concluido en una semana y la magnitud e integración de la flota, entre otros factores, parecían indicar que ejecutarían un ataque directo y masivo sobre la posición principal para definir la campaña en un plazo perentorio. La doble intimación de rendición efectuada por el Comandante británico, el 1ro. de mayo, después de intensos bombardeos aéreos sobre Puerto Argentino y Darwin, se estima que avala esa apreciación. Pero los británicos encontraron una respuesta que no esperaban, tanto en resolución cuanto en eficacia.

Entre el 1ro. y el 2 de mayo, los ataques aéreos y los bombardeos navales sobre la posición principal fueron intensos y sistemáticos. Además, los británi-

cos efectuaron varias **operaciones de engaño**, simulando desembarcos masivos en distintos puntos, en tanto que desarrollaban eficaces y continuas **operaciones de acción psicológica**, por medio de radioemisoras civiles, cuyas emisiones llegaban hasta las islas y propagaban informaciones tergiversadas, ocultando los hechos favorables a las fuerzas argentinas. Estas operaciones, destinadas también a los kelpers, no llegaron a ser contrarrestadas por las emisiones de las radios argentinas continentales, que repetían los comunicados oficiales sobre el desarrollo de las operaciones.

A través de **operaciones de guerra electrónica**, favorecidas por su indudable superioridad en cantidad y calidad, de medios para esa importantísima actividad de la guerra moderna, el enemigo realizó escucha radioeléctrica, interfirió las propias comunicaciones y efectuó transmisiones simuladas para engañar a los medios de inteligencia argentinos sobre sus capacidades negando, hábilmente, proporcionar indicios que permitieran efectuar una correcta apreciación de inteligencia de combate a la propia conducción.

Constantemente, y fuera del alcance de la artillería argentina de defensa aérea, los aviones británicos sobrevolaban las posiciones argentinas tomando fotografías para obtener un conocimiento más completo y preciso sobre la distribución de los efectivos argentinos, sobre el armamento, sobre los detalles de organizaciones defensivas y su correspondiente ubicación. Estas operaciones de reunión de información fueron complementadas por la colaboración de los kelpers y la infiltración de comandos.

No es posible asegurar que, los británicos hayan renunciado a una operación directa y rápida sobre Puerto Argentino, como consecuencia de haber comprobado la fortaleza de la posición hacia el mar, el poco resultado inmediato de sus bombardeos aéreos y navales en el espíritu de sus defensores, el alto costo de sus incursiones aéreas y navales, por la acción efectiva de nuestra defensa aérea, el relativo resultado de sus operaciones de engaño y psicológicas y el riesgo de constituir un gran blanco en el caso de una concentración de medios para el desembarco. Sin embargo, las evidencias permiten apreciar que la decisión de desembarcar en San Carlos y recurrir así, a una estrategia de aproximación indirecta, surgió en el comando británico como posible alternativa viable ante lo incierto de los resultados de la estrategia operacional frontal. De esta forma prolongaron la campaña, pero ganaron tiempo, no sólo para continuar desgastando las fuerzas argentinas, sino también para que la Fuerza de Tareas recibiese refuerzos y obtuviera algunos armamentos y equipos de otras potencias, para las cuales hubiera sido intolerable que Gran Bretaña no pudiese alcanzar su objetivo, tan publicitado, en un plazo relativamente corto.

Los resultados de estas operaciones sorpresivas, unidos a las dolorosas informaciones sobre el hundimiento del Crucero General Belgrano, provocaron una gran impresión sobre los defensores, sólo compensado por las noticias de los éxitos de nuestros pilotos de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea. En muchos espíritus anidaba la esperanza de que el enemigo atacara muy pronto para poder vengar a los compatriotas inmolados y para que no se extendiese la angustia provocada por la espera, la incertidumbre y el aislamiento. Estos padecimientos psicológicos de los jóvenes soldados argentinos, y aun de los cuadros, conscientes de su responsabilidad, pues también ellos aguardaban el bautismo de fuego en el combate terrestre que sabían sería decisivo, deben ser comprendidos y evaluados a la luz de la **psicología del combatiente**. Este importantísimo factor, en la complejidad del "fenómeno-guerra", no puede ser comentada aquí, por razones de espacio y para no desviar la expresión de la línea adoptada, pero merecerá alguna reflexión.

7.2. El desembarco en San Carlos

El 21 de mayo, los británicos comenzaron la ejecución de su plan que preveía desembarcar 3.000 hombres, desde una flota de 11 barcos, en un lapso de seis horas. De acuerdo con lo planeado, el desembarco comenzó a las 0130 horas y demoró muy poco más del lapso previsto.

La elección de San Carlos para efectuar el desembarco, según autores británicos, fue decidida el 10 de mayo y contó con el acuerdo de los comandantes y jefes de unidades. Sin duda que, pese a algunos riesgos que corría la flota de desembarco, de que fuera atacada por la Aviación Argentina desde sus bases en el Continente, tenía la enorme ventaja de tomar por la retaguardia a la organización defensiva de Puerto Argentino. Puede aceptarse que se trató de la típica aplicación de la "estrategia de aproximación indirecta", que magistralmente explicitó, hace casi sesenta años, un historiador y estratega británico: Basil Liddell Hart. Pero no puede desatenderse una realidad: los británicos, como ya se ha expuesto, disponían de información, proveniente de fuentes de máxima valorización, sobre las características de la organización defensiva de las Malvinas y del material disponible.

Sin embargo, tuvieron una sorpresa. Tiempo antes, personal del Escuadrón Especial de Bote (SBS) había informado sobre la inexistencia de efectivos argentinos en la zona. El día anterior al desembarco, descubrieron que elementos argentinos se encontraban en el promontorio denominado Fanning Head. Efectivos de los SBS recibieron la misión de aniquilar a la tropa argentina.

Las dos secciones del Regimiento de Infantería 12, se encontraban en San Carlos, al mando del teniente primero Carlos Esteban, con la misión de seguridad y de proporcionar una alerta temprana en caso de intento de desembarco. Estos efectivos resistieron a los SBS y a los que desembarcaban, pero muy pronto —pese a haberles provocado numerosas bajas— se hizo sentir la abrumadora superioridad numérica de los británicos y debieron replegarse. El capitán de corbeta Owen Crippa fue el primer piloto que llegó a la zona y visualizó la magnitud de la operación. Aunque su misión era de exploración y que su Aeromacchi no podía intentar un enfrentamiento con algún avión británico, atacó a la flota descargando todo el poder de fuego de su aparato, logrando averiar seriamente a una fragata británica.

La heroicidad de los pilotos de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval significó un peligro muy grande para la flota británica en el estrecho y, de hecho, los pilotos argentinos hicieron pagar un alto precio a la fuerza de invasión británica; pero lo que no pudieron fue contener el desembarco o destruir la cabeza de playa.

El día 25 de mayo, la cabeza de playa, en una extensión de 25 km de frente por 15 de profundidad, se había consolidado, haciendo así posible la ulterior operación ofensiva de las fuerzas terrestres británicas.

Se han tejido muchos comentarios y producido innumerables apreciaciones, la mayor parte de ellas referidas a la denominada "pasividad" del Ejército Ar-

ARCHIVO G... FOLIO N° 20

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 21
Nº

gentino, contra la operación británica en San Carlos y su proyección hacia el interior de la Isla Soledad. Algunas de las razones que impidieron llevar a cabo una potente acción ofensiva, se desprenden de los análisis ya efectuados sobre las características del medio geográfico, los medios de movilidad disponible y, fundamentalmente, la falta de superioridad local.

Si bien por la envergadura de los medios empeñados, la acción británica referida, constituía una operación importante, existían, fundadas dudas entre los conductores de la estrategia militar y operacional y entre los tácticos, de que fuera la principal o la única. Era evidente de que aún se mantenían importantes efectivos embarcados y que otros de gran magnitud se esperaban en los próximos días: la masa de la Br I 5.

Pese a los profundos estudios realizados al adoptar el dispositivo y previsiones iniciales para la defensa de las islas (conocidos por los tres Comandantes en Jefe), se realizó una nueva apreciación sobre la viabilidad de un ataque, lo suficientemente rápido y potente que arrojara al enemigo al mar, llegándose en el Comando Conjunto Malvinas, a las siguientes conclusiones:

— Debía desguarnecerse hasta en un 70 % la posición de Puerto Argentino.
— Se ejecutaría una aproximación terrestre, a campo traviesa, sin medios de movilidad siquiera mínimos, sumamente dificultosa, con abastecimientos reducidísimos, bajo la constante acción de la aviación enemiga, en un terreno que no ofrecía ninguna cubierta, leña, agua potable ni elemento alguno de subsistencia.
De esta forma no se llegaría antes de ocho días, como mínimo, a la zona con una tropa desgastada por los sufrimientos y las privaciones. De inmediato habría que combatir a un enemigo instalado en el terreno y apoyado en elementos de fortificación de campaña.
— El empleo complementario de efectivos aerotransportados sobre la base británica, imponía contar con la superioridad aérea y naval, además de los requerimientos propios de la marcha terrestre ya analizada, lo que exigiría emplear a la Fuerza Aérea y a la Armada en el máximo de su capacidad operativa, con el riesgo de agotarlas prematuramente y no contar con esos medios cuando desembarcaran los restantes efectivos británicos terrestres.

Estos argumentos, fueron los principales que llevaron a desechar esta operación, aduciendo que:

— No se daban las condiciones, y por ende, las probabilidades mínimas para el éxito.
— Se favorecía la maniobra británica que, probablemente, intentaba atraer las fuerzas propias sobre San Carlos, destruyéndolas durante la aproximación y el combate posterior, para en el ínterin atacar y ocupar Puerto Argentino y producir un cerco que precipitaría una desastrosa derrota para las tropas argentinas.
— Era inaceptable arriesgar fríamente la vida de miles de soldados argentinos (oficiales, suboficiales y conscriptos), en una operación de resultado totalmente incierto.

Finalmente se decidió, tal como estaba previsto de antemano y conocido por la Junta Militar:

— Lanzar patrullas de exploración sobre el enemigo para controlar sus movimientos y hostigarlo.
— Adelantar elementos de comandos para infiltrarlos en el dispositivo británico a fin de realizar golpes de mano en su retaguardia.
— Alistar al Regimiento de Infantería 12 para hostigar y vigilar el perímetro sobre el sector S de su cabeza de playa, sobre los Montes Sussex, y su empleo sobre las líneas de comunicaciones del enemigo para el caso que éste avanzara hacia Puerto Argentino.
— Reforzar el flanco Oeste de la posición Puerto Argentino.
— Reforzar la zona de Darwin-Goose Green, para lo que se solicitó el lanzamiento de una Fuerza de Tarea Aerotransportada en proximidades, al SE; pero la operación no pudo realizarse por el alto grado de riesgo que significa la cercanía a San Carlos y la intensidad de la acción aérea del enemigo.

Mientras las fuerzas terrestres británicas se alistaban, aumentaron los ataques aéreos y los bombardeos navales sobre Puerto Argentino y Darwin especialmente, y también sobre Howard y Bahía Fox, pese a la pérdida de aviones que experimentaba como consecuencia del eficaz fuego de nuestra defensa aérea.

7.3. La batalla de Darwin-Goose Green

Aunque el general Thompson prefería consolidar su cabeza de playa, el 26 de mayo, recibió, desde Londres, la orden de salir, de inmediato, de esa situación e iniciar las operaciones terrestres. Entre los autores británicos hay disparidad respecto a quién fue la alta autoridad que impartió esa orden; pero concuerdan que existió.

En una reunión de planificación, el mismo día 26, a la que asistieron los jefes de unidades británicas, el general Thompson asignó el **2. Batallón de Paracaidistas** la misión de conquistar Goose Green. Esta unidad fue reforzada y se elevó al doble el número normal de sus ametralladoras pesadas, se le agregó artillería de campaña y se le proporcionó misiles guiados Milan. Además, se dispuso que la fragata "Arrow" apoyara el ataque de los paracaidistas.

Por su parte, el Regimiento de Infantería 12, que había iniciado su movimiento en cumplimiento de la misión recibida, contaba con patrullas en las alturas al N de Darwin, las que debieron replegarse combatiendo presionadas por el número y la superioridad de medios del enemigo. Fue la primera demostración del método británico de ataque. Al resultar evidente la fortaleza de una posición, la saturaban con fuego de morteros, artillería, y de helicópteros artillados. Si aun así resultaba difícil su conquista, la sobrepasaban transportando sus tropas en helicópteros y la atacaban luego desde varias direcciones. Los helicópteros transportaban hombres, piezas de artillería o de armas pesadas, abastecimientos, etc., según las necesidades concretas. Es así como las limitaciones resultantes del terreno, tan severas para las fuerzas argentinas, casi no afectaron a las británicas. Pero es necesario no olvidar que ese método —nada novedoso— requiere básicamente disponer de la superioridad aérea local; con la que los británicos contaron casi ininterrumpidamente.

En la noche del 27/28 de mayo, aproximadamente a las 2300 horas, el enemigo inició un vigoroso ataque sobre el Regimiento de Infantería 12. Desde esa hora un intenso bombardeo naval inmovilizó a las tropas argentinas que aún permanecían en la posición, mientras que los efectivos que se encontraban en avance hacia el Norte fueron atacados desde varias direcciones y sometidos a un mortífero fuego terrestre. Paralelamente, Puerto Argentino fue bombardeado intensamente por naves británicas y se percibieron acciones de engaño tendientes a inducir sobre la posibilidad de un desembarco simultáneo en el sector próximo.

La subunidad que había sido atacada en campo abierto comenzó un esforzado repliegue hacia Darwin enfrentando al enemigo con valor. Constantemente los ingleses, haciendo intensivo empleo de helicópteros, que operaron durante la noche sin limitación alguna, con elementos de apoyo de fuego dirigidos electrónicamente, y con tropas de infantería dotadas de equipos especiales y de visión nocturna, trataron de cercar a los efectivos argentinos.

Se realizaron contraataques que, gracias al valor y denuedo con que se ejecutaron, permitieron el desprendimiento y repliegue de esa subunidad. La compañía logró alcanzar las propias líneas y se restableció la situación en el límite de las posiciones originales del Regimiento. En las primeras horas de la mañana, gracias a otro contraataque, decreció el ímpetu del ataque enemigo y los defensores observaron con alborozo que los británicos se replegaban. Inmediatamente se inició el avance de la propia infantería. Lamentablemente, los primeros efectivos que lo hicieron fueron detenidos por campos de minas, que los británicos habían sembrado, con máquinas especiales, para proteger su retirada.

En esa mañana del 28 de mayo el Regimiento de Infantería 12, a partir de una situación táctica desventajosa y superado notoriamente por material británico, rechazó el ataque. Durante las horas siguientes y hasta la tarde continuaron los duelos de artillería, empleando la británica granadas de fósforo y a tiem-

Se realizaron 2 ataques de aviones propios Pucará y Aermacchi, con base en Puerto Argentino, que fueron exitosos (en especial el de la mañana) aunque hubieron derribos y se pierden heroicos pilotos, lo que ayudó a aliviar la situación de los propios efectivos. También fueron enviados a la zona, por la mañana, los efectivos que habían combatido en San Carlos, por especial pedido de su Jefe el teniente primero Esteban, quien deseaba compartir la suerte del resto de sus hombres, que luchaban en Darwin y después, por la tarde, se envió un nuevo refuerzo de dos secciones de infantería, utilizando para ello todos los helicópteros disponibles, en vuelos de extremo riesgo por las desfavorables condiciones meteorológicas y eventual acción de los aviones "Harrier".

Al promediar la tarde, se reinició el ataque que sería decisivo. Los fuegos británicos de artillería, morteros, aéreos y navales tuvieron un destino preciso; la destrucción sistemática de las piezas de artillería y defensa aérea y otras armas pesadas de la posición y la neutralización de los puestos de comando detectados por la emisión de sus medios de comunicaciones para impartir órdenes y recepcionar novedades. Al caer la noche el objetivo estaba casi logrado, las piezas, que no habían sido inutilizadas, pese a los constantes cambios de posición, no contaban con munición.

A partir de ese momento, el enemigo lanzó su infantería descansada, la que, pese a las bajas que le ocasionaron los defensores, penetró la posición accionando sobre sus flancos, desplazando constantemente efectivos aeromóviles para superar obstáculos o accionar sobre sectores débiles. Al avanzar la noche, las fuerzas del Regimiento 12 combatieron, cercadas, en los estrechos límites de la zona edificada. En la madrugada se convino un alto el fuego para acordar la evacuación de la población civil a partir de las 0800 horas; pese a que la presencia de la misma habría de limitar sensiblemente la continuación del ataque inglés, pero se entendió que las razones humanitarias privaban sobre cualquier otra consideración.

Finalmente, en la mañana del 29 de mayo, el Jefe del Regimiento de Infantería 12, convencido de que toda ulterior resistencia no variaría el resultado final del combate y que era primordial velar por la vida de sus hombres, decidió deponer las armas. Sus tropas habían luchado casi treinta y seis horas y estaban prácticamente agotadas, sus piezas de apoyo no existían y las municiones de sus armas livianas estaban casi terminadas. El más antiguo de los oficiales era el comodoro Wilson Pedrozo, que estaba a cargo de los elementos de la Fuerza Aérea que atendían y debían dar seguridad al aeródromo de Darwin, quien acordó los términos de la rendición con el jefe británico.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 22

7.4. Desde Darwin-Goose Green hasta el ataque a Puerto Argentino

Mientras el **2. Batallón de Paracaidistas** británico había avanzado hacia Darwin-Goose Green, el general Thompson ordenó al **3. Batallón de Paracaidistas** y al **45. Comando** avanzar hacia el Este. La primera de estas unidades debía alcanzar Teal Inlet, a mitad del camino a Puerto Argentino, al O.N.O. de esta localidad. Por su parte, la unidad de infantería de marina tenía como objetivo a Douglas al N.O. de Teal Inlet. Ambas unidades rivalizaron en este avance a pie y, es justo reconocerlo, demostraron que estaba justificada la fama de los "Comandos" y de los "Paracaidistas", como unidades seleccionadas y mantenidas en un especial estado de entrenamiento, pues son las básicas que integran la Fuerza Móvil para intervenciones en casos de emergencias. Por su parte, elementos del 42. Comando y de los SAS fueron trasladados en helicópteros hasta el Mte. Kent, del que se apoderaron sorpresivamente, el 30 de mayo.

Ese día se hizo presente en la cabeza de playa el comandante de las fuerzas terrestres británicas, mayor general Jeremy Moore, quien estableció su puesto de comando en el "Fearless", anclado en el puerto de San Carlos. El Comandante de la 5ta. Brigada, general Wilson, con puesto de comando en Darwin, hizo avanzar a elementos de su brigada que, el 30 de mayo había desembarcado en San Carlos, hasta Bluff Cove, y hasta Fitzroy donde llegaron sus efectivos transportados en helicópteros. En posesión de estos lugares, se dispuso que hasta Bluff Cove habrían de ser transportados, en barcos y barcazas de desembarco, las unidades de la Guardia que integraban la 5ta. Brigada.

El 8 de junio, la Guardia Galesa estaba embarcada en el "Sir Galahad" y "Sir Tristran", en Bahía Agradable, esperando disponer de barcazas para desembarcar directamente en Bluff Cove, cuando los transportes fueron atacados por aviones Skyhawk y Mirage de la Fuerza Aérea Argentina y, según autores británicos, el ataque les costó 51 muertos y 46 heridos.

La formación de esta segunda cabeza de playa aumentó la capacidad de maniobra táctica de los efectivos terrestres británicos, les favoreció el abastecimiento, y creó otro blanco muy difícil para la Fuerza Aérea Argentina.

Los defensores de Puerto Argentino, durante estos primeros diez días del mes de junio, debieron soportar los bombardeos aéreos y navales del enemigo, que también efectuaron varios intentos de infiltración de patrullas que fracasaron, y en algunos casos, los efectivos británicos fueron perseguidos hasta sus propias líneas. También realizaron ataques con objetivos limitados con efectivos del orden de menos de una compañía.

La defensa argentina respondió con el fuego de la artillería de campaña, que batió los efectivos británi-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 23

cos que entraron en el alcance de sus obuses y la artillería antiaérea actuó con gran efectividad. Las tropas de comandos del Ejército cumplieron misiones de gran riesgo, con audacia y eficacia, provocando muchas bajas al enemigo; pero, también, pagando con su sangre el elevado precio de tanto valor.

La efectividad del bloqueo británico que, en los últimos días de mayo había llegado a crear una difícil situación en cuanto al nivel de abastecimiento, el constante bombardeo aéreo y naval, el mantenimiento de la superioridad aérea sobre las islas Malvinas y la formación de la segunda cabeza de playa, fueron algunas de las razones principales que movieron al Gobernador Militar y Comandante de las Fuerzas en Malvinas a disponer que su Jefe de Estado Mayor, con personal del ente de asesoramiento, se trasladara al continente y expusiera, en su nombre, la evaluación de la situación, su probable evolución, los lineamientos de un plan táctico enmarcado en una maniobra estratégica operacional, y, además, solicitase algunos efectos que se necesitaban con urgencia.

7.5. Evaluación de la situación táctica y estratégica operacional por el Comando de las Fuerzas Malvinas

La exposición del General Daher, efectuada a las 1030 horas del 9 de junio de 1982, ante los integrantes del CEOPECON, y posteriormente, renovada ante el Comandante en Jefe del Ejército en Buenos Aires, el mismo día entre las 1700 y las 1900 horas, precisaba:

1) La imperiosa necesidad de combustible, víveres, elementos de vestuario, repuestos, munición de Artillería (especialmente de calibre 155 mm) y de armas antitanques de corto alcance.
2) Que el estado anímico del personal, en vísperas de la batalla decisiva, se consideraba bueno, aunque había repercutido sensiblemente los sufrimientos y privaciones, el constante bombardeo aéreo y naval del enemigo, la acción psicológica inglesa, el hundimiento del crucero ARA General Belgrano y la caída de Darwin y Ganso Verde.
3) Que respecto al enemigo se apreciaba que completaría su apresto para la batalla decisiva y ejecutaría su ataque con centro de gravedad desde el Oeste, alrededor del 12 de junio; sin descartar una acción anfibia menor sobre la zona del Aeropuerto o un operativo aeromóvil, de hasta una unidad, sobre el mismo sector.
4) Que atendiendo a que se había asegurado al Comandante de las Fuerzas Argentinas en las Malvinas, que, en oportunidad de la batalla decisiva, se emplearía todo el poder naval y aéreo disponible, se solicitaba conocer los planes o previsiones realizados.

Además, en ambas exposiciones, el Jefe del Estado Mayor de las fuerzas en Malvinas, propuso, en nombre de su comandante, un plan táctico que, en síntesis, concebía **pasar a la ofensiva en la zona de combate de Malvinas**:

1) Atacando a las fuerzas británicas en Darwin, desde el Oeste, con el RI 8 (+).
2) Atacando la cabeza de playa de San Carlos, con el RI 5 (+), en coordinación con una operación aerotransportada a efectuar por una Fuerza de Tarea, perteneciente a la IVta. Brigada Aerotransportada (que integraba la Reserva Estratégica Militar que dependía directamente del Comandante en Jefe del Ejército).
3) Previamente, ejecutar operaciones de infiltración de comando en ambos sectores.
4) Realizar acciones ofensivas, desde Puerto Argentino, sobre las fuerzas británicas que se alistaban en la cabeza de playa ya consolidada en el Oeste.

La ejecución de este plan táctico requería la ejecución de una maniobra estratégica operacional que demandaba un esfuerzo, tanto de la Armada cuanto de la Fuerza Aérea. Esta maniobra, para crear las condiciones básicas para el éxito del plan táctico de las Fuerzas de Malvinas, debía:

1) Obtener el dominio naval del Estrecho de San Carlos.
2) Incluir bombardeo naval de las bases enemigas de Darwin y San Carlos.
3) Asegurar el movimiento marítimo del RI 5 (+) que se proponía fuera realizado por el transporte Montsunen, de pequeño porte que, durante la administración británica, navegaba conectando las poblaciones costeras, y del RI 8 (+) en ARA Bahía Buen Suceso que, pese a haber sido averiado por un ataque de la fuerza aérea británica, se encontraba en condiciones de operar en Bahía Fox.
4) Obtener la superioridad **aérea** local y mantenerla durante la ejecución de la operación táctica de las Fuerzas de Malvinas.
5) Asegurar el transporte, escolta y apoyo aéreo cercano para la operación de la Fuerza de Tareas Aerotransportada desde el Continente.

Al día siguiente, 10 de junio de 1982, el CEOPECON [18] concluyó en que la operación proyectada por el Comandante de las Fuerzas Conjuntas de las Malvinas, era poco factible, y poco aceptable, porque no afectaría sensiblemente el poder del enemigo y porque tenía muchas posibilidades de ocasionar la pérdida de parte de los componentes naval y aéreo que se necesitaría para la batalla decisiva. Esto último inducía a apreciar que los miembros del organismo conjunto, pensaban —en algún momento, que no fue indicado y en la forma que no fue expresada— ejecutar la maniobra estratégica operacional de su competencia, cuyos resultados serían decisivos.

La propuesta de plan táctico —con natural implicancia estratégica operacional— formulada por el Comandante de las Fuerzas Conjuntas de las Islas Malvinas, general Mario B. Menéndez, expuesta por su jefe de Estado Mayor, acompañado por el Jefe de Inteligencia (J 2) y el Jefe de Operaciones (J 3) de su Comando, coroneles Francisco Cervo e Isidro Cáceres, respectivamente, tampoco fue aprobada por el Comandante en Jefe del Ejército, quien **apreciaba que los británicos no efectuarían el ataque final contra Puerto Argentino antes del 20 de junio de 1982**, basándose en el fracaso del desembarco intentado por los británicos en Bahía Agradable.

Cumplida la importantísima misión que le había sido impuesta por el Comandante de las Fuerzas de Malvinas, aunque sin haber obtenido en lo fundamental, los resultados buscados, el general Daher, después de documentar lo resuelto por el organismo superior, adoptó las disposiciones necesarias para que su Comandante conociera la decisión negativa del CEOPECON, y decidió regresar a Puerto Argentino, junto con los oficiales superiores que le habían acompañado.

El 13 de junio, viajaron desde Comodoro Rivadavia a Río Grande (Isla Grande de Tierra del Fuego), donde pudieron embarcarse en un avión naval (F-28) y, en pleno vuelo, faltando aproximadamente diez minutos para el aterrizaje en Puerto Argentino, el piloto rec

(18) Integrado por el Comandante del Teatro del Operaciones Atlántico Sur vicealmirante Juan José Lombardo por el Comandante del Vto. Cuerpo de Ejército, general de división D. Osvaldo J. García y por el Comandante Aéreo Estratégico, brigadier mayor D. Hellmuth C. Weber

bió orden de no hacerlo y de regresar el territorio argentino continental, por encontrarse el aeropuerto de Puerto Argentino en "alerta roja". Así fue como la capitulación de las fuerzas argentinas ocurrió cuando se encontraba en el territorio continental el Jefe de Estado Mayor de esas Fuerzas y miembros de su Estado Mayor Conjunto.

7.6. La batalla de Puerto Argentino

> **"Sentimos una sensación espléndida porque, después de la larga y dura serie de batallas en las islas, sobre tan considerable extensión de terreno especialmente inhóspito, todo haya concluido así. No cabe duda de que los hombres que se nos opusieron eran soldados tenaces y competentes y muchos han muerto en su puesto. Hemos perdido muchísimos hombres."**
>
> *General de Brigada Anthony WILSON*
> *Comandante de la 5ta. Brigada de Infantería Británica*(19).

Hacia el 10 de junio los británicos tuvieron la **3ra. Brigada de Comandos** (IM) (excepto el 40. Comando, menos dos compañías, que permaneció en la cabeza de playa, con misión de defender el "Area de mantenimiento de fuerzas") y la **5ta. Brigada de Infantería**, enfrentando las posiciones argentinas, ubicadas en los montes Harriet, Dos Hermanas, Longdon y en las alturas más al este.

El original plan ofensivo de los británicos para la conquista de Puerto Argentino, apoyado por los generales Moore y Wilson, se basaba en un poderoso ataque, en estrecho frente, contra Mte. Harriet-Mte. Longdon-Dos Hermanas, ejecutado con dos batallones en primera línea, con suficiente impulso para llegar hasta el objetivo, sin que hubiese necesidad, durante el avance, de desprender o separar fracciones importantes de la cuña atacante. Sin embargo, la cautela del general Thompson logró triunfar y el plan respondió a una concepción totalmente distinta. Se decidió atacar, en amplio frente, empleando batallones individuales, asignándole, a cada uno de ellos, un determinado objetivo. Esto explica la demora en el comienzo del ataque a Puerto Argentino. El general Thompson no quería arriesgar y después de conocer los efectos que le podía producir la artillería argentina, juzgando por lo ocurrido en la "batalla de Gosse Green" (como la denominan los británicos), decidió que se duplicara la cuota de munición para las baterías británicas que apoyarían el ataque a la capital de las Malvinas. Los helicópteros prestaron un extraordinario servicio para el transporte de hombres, piezas de artillería y efectos de abastecimientos.

En definitiva, el plan británico se ejecutaría en dos fases, que se cumplieron en cuanto a los objetivos; pero no en cuanto a los tiempos. Ambas Brigadas Británicas (la 3ra. de Comandos (—) y la 5ta. de Infantería) comenzarían el ataque en las primeras horas del 12 de junio y se extendería hasta el amanecer. La segunda fase debía comenzar en medianoche del 12/13 de junio; pero, la reacción defensiva superior a la estimada, demoró esta segunda fase hasta el siguiente día.

La distribución de objetivos entre las unidades, fue la siguiente:

- —**3. Batallón de Paracaidistas** debía conquistar Mte. Longdon. Detrás de esta unidad, el **Batallón de la Guardia Galesa** y **dos Compañías del 40. Comando,** se mantendrían alistados para la ejecución de la segunda fase.
- —**42. Comando** debía conquistar Mte. Harriet. El **Batallón de la Guardia Escocesa** y el **Batallón de Gurjas** le seguirían para entrar en acción en la fase dos.
- —**45. Comando** debía atacar los límites de Dos Hermanas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.° 24

Cada unidad de ataque tenía asignada una fragata para el apoyo de fuego naval y, además, se había constituido un arco de baterías de cañones de 105 mm alrededor de las laderas occidentales de Mte. Kent. El resto de las unidades de ambas brigadas seguirían el avance de los agrupamientos mencionados.

Antes de desarrollar las operaciones desde el punto de vista de las propias fuerzas, es importante destacar que autores británicos han precisado que los combates por Mte. Longdon y, después, por Mte. Tumbledown fueron notablemente encarnizados(20).

7.6.1. El desarrollo de los combates y la evolución de la situación durante el 11 y 12 de junio (GRAFICO II)

Después de un intenso cañoneo naval, durante la noche del 10 al 11 de junio, un helicóptero enemigo se infiltró en el puerto por el N y logró disparar dos misiles hacia los edificios de Puerto Argentino ocupados por personal propio, haciendo impacto con uno en la casa donde funcionaba la Sección Inteligencia e hiriendo al capitán Coronel; el otro cayó en el agua a unos 200 m. del buque hospital Bahía Paraíso.

La artillería de campaña británica disparó intensamente durante el día 11 y, además efectuaron varios ataques aéreos, siendo batida, en general, toda la posición; pero, especialmente, el sector O y las posiciones de la propia artillería, que respondió el fuego y también batió eficazmente varios puntos del dispositivo enemigo. En el Comando Conjunto Malvinas se recibió información de movimientos de helicópteros y vehículos en la profundidad del dispositivo británico y hacia el N de Freycinet.

Lamentablemente, una vez más, los cañones de 155 mm disponían de muy poca munición (unos 40 proyectiles), por lo que se debía hacer un uso muy restringido de ellos, tratando de reservar algunas granadas para su empleo contra las fragatas que realizaban los rutinarios cañoneos nocturnos. Con las primeras horas de oscuridad aterrizó un C-130, cargado con esta munición, la que fue entregada de inmediato al GA 3 y permitió realizar los fuegos de contrabatería al iniciarse el ataque británico.

Aproximadamente a las 22:45 horas, el 2do J RI Mec 7, mayor Carrizo, informó que mientras se desarrollaba un cañoneo naval y el fuego de artillería contra Mte. Longdon, aparentemente se había ejecutado un golpe de mano contra su Sección de más al O, con la cual no podía establecer contacto. Agregó que recibía fuego desde esa dirección y, también desde el N; pero que si bien la situación era algo confusa, la defensa estaba respondiendo bien.

(19) Palabras pronunciadas el 14 de junio de 1982, en la Colina Sapper, al enterarse del cese del fuego. Cfr.: THE SUNDAY TIMES INSIGHT TEAM. **Una cara de la moneda. La Guerra de las Malvinas.** Ed. Hyspamérica. Buenos Aires. 1983. Pág. 383.

(20) BISHOP P. and WITHEROW John. **The Winter War.** Pág. 123 y 125.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 25

El Cte Br I Mec X dispuso que la artillería disparara granadas de iluminación, y el mayor Carrizo ordenó un contraataque con su reserva; pero, a medianoche debió solicitar refuerzos. El J RI Mec 7 le envió una sección. Entretanto, el comandante de la brigada ordenó al J Esc Expl que desplazara sus efectivos a pie hasta posiciones ya previstas para reforzar la zona S del Mte. Longdon.

La situación parecía evolucionar positivamente, sin embargo, a partir, aproximadamente, de las 01:00 horas comenzó a deteriorarse. El ataque enemigo desde el O siguió progresando en Longdon pese a la resistencia del RI Mec 7, que logró detener el ataque desde el N y al intenso apoyo de fuego de la artillería propia. Casi al mismo tiempo, en el comando de la Fuerza de Tareas Conjuntas, se tuvieron noticias de un posible intento de infiltración enemiga por el SE de Mte. Harriet, entre el RI 4 y el BIM 5. El Cte Br I Mec X ordenó batir con artillería ese lugar, realizándose el fuego con aparente buen resultado.

Por otra parte, se inició un fuerte cañoneo naval sobre el RI Mec 3 y el B Log 10, que sufrieron varias bajas.

A las 01:30 horas del 12 de junio el mayor Carrizo inició un contraataque por el N de Mte. Longdon para tratar de recuperar el sector O, mientras el RI 4 era batido por fuego naval y el JR informó que era atacado desde el S y el E por enemigo que progresaba hacia la cresta del Mte. Harriet, aumentando su presión, por lo que se ordenó nuevamente fuego de artillería.

A partir de las 02:00 horas, se informó en el CIC que la Fuerza Aérea había ejecutado un ataque, sin determinar el blanco ni los resultados.

Más tarde, el J RI 4 informó que el enemigo ya había alcanzado la cima del Harriet y que "estaban por todas partes" (sin poder determinar efectivos), por lo que se desplazaba con su puesto de comando hacia la pendiente O para continuar el combate con los efectivos que le quedaban; pero, a partir de las 02:45 horas, se perdió contacto.

Por su parte, los británicos iniciaron el ataque al Co. Dos Hermanas (Two Sisters), previo intenso fuego de artillería.

Mientras tanto continuaba el contraataque propio en Mte. Longdon, aunque la zona era intensamente batida por artillería enemiga; pero más tarde se detuvo sin haber alcanzado el objetivo, aunque se había logrado aparentemente estabilizar la situación. Un [illegible]ete Exocet con montaje terrestre logró hacer impacto sobre una fragata enemiga que cañoneaba la posición.

El Cte Br I Mec X dispuso que se intensificasen los fuegos de artillería propia y dispuso el alistamiento de la compañía de reserva/RI Mec 3, mientras mantenía frecuentes contactos con las unidades de línea y con el mayor Jaimet, oficial de operaciones (53) del RI Mec 6 y a cargo de la Ca B de esa unidad, emplazada al NE de Co. Dos Hermanas.

El comandante ordenó al Centro de Operaciones Logístico (COL) que preparara y pusiera a disposición de la Br I Mec X una columna de camiones para transportar a la Ca RI Mec 3.

A partir de las 04:00 horas, el BIM 5 fue recibiendo efectivos del RI 4 replegados del Mte. Harriet, a los que ubicó en su zona de reserva para reabastecerlos de munición y reorganizarlos. Posteriormente, ante la evolución de la situación en Mte. Harriet y el ataque en el Co. Dos Hermanas, el Grl Jofre resolvió adelantar la Ca Res/RI Mec 3 para contraatacar y recuperar Harriet, antes de la salida del sol, pero al ajustar el cálculo del tiempo de marcha, estimó que demoraría demasiado, por lo que dicidió hacerlo solamente con la B/RI Mec 6. Sin embargo, poco después el mayor Jaimet informó que, mientras iba alcanzando la altura N de Dos Hermanas, se había encontrado con efectivos del RI 4 que había iniciado su repliegue sin aviso previo ni autorización del Cdo Br, los que se confundieron con parte de la B/RI Mec 6 y arrastraron prácticamente algunas de sus fracciones, creando una situación muy difícil al citado jefe.

El Grl. Jofre dispuso que el mayor Jaimet reuniera su Ca y, después de hacer pie en el lugar alcanzado, para permitir un repliegue más ordenado de los efectivos del RI 4, se replegara hasta ocupar una nueva posición al N del Co. Tumbledown, lo que se hizo a partir de las 05:45 horas aproximadamente, previniendo de esta situación al J BIM 5, que ya la estaba siguiendo. Simultáneamente se ordenó a la artillería batir Harriet y Dos Hermanas.

Pero también se había agravado la situación en Mte Longdon, donde los efectivos al mando del 2do JRI Mec 7, pese a su tenaz resistencia y a que lograron rechazar el ataque desde el N, debieron ceder ante el ataque desde el O, además de estar bajo intensísimo fuego de artillería, morteros y armas automáticas y habiendo sufrido numerosas bajas. Se mantenían con mucha dificultad y prácticamente rodeado. Aproximadamente a las 06:30 horas el Cte Br I Mec I dio la orden de repliegue al mayor Carrizo, que fue recibido por el resto de la unidad que, si bien combatía por el fuego, no estaba presionada. También se alertó al J Esc Expl C Bl 10, que estaba adelantado a esa zona, y dispuso al repliegue de la Ba/GA 3 que estaba adelantada para el apoyo directo del RI Mec 7.

Por entonces, hicieron contacto con el Esc Expl C Bl 10 unos 30/40 hombres del RI 4, los que recibieron munición y fueron incorporados a ese elemento. Más tarde, se agregaron otros, así como algunos de la B/RI Mec 6 que fueron entregados a dicha subunidad. Y, aproximadamente, a las 06:00 horas, el enemigo realizó ataques aéreos sobre la zona del aeropuerto.

A las 07:00 complementado el repliegue del mayor Carrizo se batió la zona de Mte. Longdon con el fuego de los dos grupos de artillería. La visibilidad había disminuido considerablemente y la niebla cubría Mte Longdon. Simultáneamente, se fue concretando el adelantamiento de la Ca Res/RI Mec 3, que debió hacerse a pie pues la intensa helada impedía el movimiento de los camiones, que patinaban y chocaban entre sí, no pudiendo subir o bajar por las ondulaciones de las calles del pueblo o el camino a Moody Brook.

A las 08:30/09:00 horas, el dispositivo quedó recompuesto nuevamente, apoyado en Wireless Ridge (RI Mec 7) y Tumbledown-Mte. William (BIM 5), emplazándose entre ambos del Esc Expl C Bl 10, la B/RI Mec 6 y la Ca Res/RI Mec 3.

Durante el resto de la mañana la situación se mantuvo estabilizada, aunque las unidades de primera línea continuaron siendo batidas por la artillería enemiga y en algunos casos, debieron combatir contra fracciones enemigas próximas (Mte. Longdon).

También se realizaron nuevos ataques aéreos enemigos y su artillería batió blancos en la profundidad del propio dispositivo. A su vez, la propia artillería batió el frente de ataque enemigo.

Al mediodía del 12 de junio, el RI Mec 7 completó la reorganización de su dispositivo. Por otra parte, a esa hora cesó todo combate en Harriet, donde, venía informando el J BIM 5, aún habían seguido resistiendo algunas fracciones del RI 4.

Mientras tanto, a Puerto Argentino, llegaban fracciones replegadas, y algunos dispersos, todos eran reunidos y enviados para descanso y reorganización a la zona del apostadero naval.

ARCHIVO GENERAL DE LA
FOLIO
N° 26

Durante la tarde del mismo día, el Grl Jofre dispuso recuperar la A/RI 4, desde las alturas al N de Freycinet y asignarla al RI Mec 7, para reforzar su dispositivo. Esto se realizó mediante helicópteros en las últimas horas de la tarde, realizándose dos vuelos de alto riesgo, que se completaron a primera hora de la mañana siguiente.

Esa tarde y al día siguiente se realizaron tareas logísticas, especialmente de reabastecimiento y se continuó con la reorganización de los elementos replegados del RI 4 y RI Mec 7. Cabe señalar que se debió superar el problema creado por el personal que, en su mayoría, había perdido sus equipos individuales, y muchos tampoco tenían correspondiente armamento, por lo cual resultaba difícil la reconstitución de fracciones orgánicas. Además, el personal presentaba evidentes signos de agotamiento físico y anímico, lo que no permitía esperar una recuperación rápida.

Se estudiaron las posiblidades de retirar fracciones del RI 25, RI Mec 6 o RI Mec 3 para reforzar la primera línea, relevándolas por efectivos recuperados o disminuyendo la densidad de tropas en esos lugares del dispositivo, llegándose a la conclusión que los efectivos y potencia de fuego disponible eran adecuados, considerando el espacio y las posibilidades de lograr cubiertas y abrigos. Por otra parte debía tenerse en cuenta que se mantenía la amenaza de desembarcos y aerodesembarcos, lo que de producirse crearía una situación todavía más difícil.

En cambio, se adoptaron previsiones para desplazar nuevos medios para cubrir claros, bloquear y contraatacar, para lo cual se impartieron órdenes preparatorias al RI 25, RI Mec 6 y RI Mec 3, de manera de estar oportunamente en condiciones de reestructurar el dispositivo, empleando incluso para ello las fracciones reorganizadas del RI 4. También se impartieron órdenes estrictas referidas a la alerta total a mantener durante la noche y la prohibición de iniciar cualquier repliegue sin autorización previa. Además, se dispuso que fracciones de comandos en diversos lugares, considerados "llaves", para prevenir acciones de comandos enemigos, o preparar intercepciones contra blindados y contra aerodesembarcos.

7.6.2. El desarrollo de los combates y la evolución de la situación táctica durante el 13 de junio y la noche 13/14 junio. (GRAFICO III)

Durante el 13 de junio, la artillería británica continuó, con creciente intensidad, batiendo nuestro frente, las posiciones de nuestra artillería y la profundidad del dispositivo argentino, llegando aunque aisladamente, a batir el sector O del Aeropuerto. Además de los intensos y prolongados bombardeos navales, efectuados desde el N y S de la península, realizaron varios ataques aéreos. Uno de éstos destruyó parcialmente el cuartel del Moody Brook, causando bajas, otro logró volcar a uno de los cañones de 155 mm de la defensa y dañar a otro cañón de 155 mm e hirió al personal del servicio de pieza. Sin embargo, el personal de artillería se repuso y consiguió volver a poner en servicio a una de las piezas y, con limitaciones a la otra, por falta de repuestos. Ese día arribó el último C-130 trayendo un cañón Citefa de 155 mm (que permitió mantener 3 en servicio) y 80 proyectiles para ese calibre.

La actividad enemiga —preparatoria del gran ataque de la noche siguiente— incluyó un muy activo desplazamiento de vehículos y de helicópteros de las proximidades del frente enemigo. Entre las 15:00/16:00 horas del 13 de junio, efectivos británicos, apreciados en 1 Ca, iniciaron un avance desde Mte. Harriet hacia Tumbledown-William por el S, pero fueron observados y batidos oportuna y eficazmente por la propia artillería, causándoles, aparentemente, serias bajas y desorganizándolos, hasta el punto de obligarlos a replegarse rápidamente, bajo la protección de una cortina de humo formada por su propia artillería. Varios helicópteros retiraron heridos del lugar.

El 13 de junio se inició el embarque de heridos en el buque hospital Almirante Irízar, recientemente llegado a Puerto Argentino trayendo una comisión de la Cruz Roja Internacional.

Al atardecer del 13 de junio, el Comandante de las Fuerzas Argentinas, informó sobre la situación al Comandante del Vto. Cuerpo, integrante del mencionado CEOPECON. El general Menéndez hizo saber su apreciación de que los británicos lanzarían su ataque durante la próxima noche y destacó que estimaba que las alturas de Tumbledown—Wireless Ridge eran las últimas posiciones de valor táctico que quedaban en poder de las propias tropas. Su apreciación se extendió sobre la que podía ser en tal caso, la evolución de la situación. En efecto, después de insistir en que se juzgaba como muy probable que en la siguiente noche se lanzaría el ataque enemigo, expresó que si el enemigo conquistaba las alturas de Tumbledown-Wireless Ridge, la defensa no tendría ninguna perspectiva de éxito. Poco más tarde, el general Menéndez informó igualmente al Comandante en Jefe del Ejército, recibiendo la respuesta de que había que llevar todo hacia adelante para detener a los británicos. El Comandante de las Malvinas contestó que en el frente estaban las fuerzas que era posible colocar y ratificó que las fuerzas combatirían haciendo todo lo posible para no ceder terreno. Su pregunta sobre el resultado de la exposición efectuada por el general Daher, no recibió respuesta, pero se le ratificó que no se debía ceder frente al enemigo [21].

Esa noche, después de un intenso fuego de artillería iniciado aproximadamente a las 21:00 horas, el ataque británico se manifestó a partir de las 22:00 horas y, casi simultáneamente, contra el RI Mec 7 y el BIM 5, con apoyo de morteros y ametralladoras, en especial sobre el RI Mec 7. Sin embargo, sus fracciones más adelantadas resistieron bien, al igual que las del BIM 5. A las 23:00 horas se realizó un ataque de nuestra Fuerza Aérea, sobre el Mte. Longdon, que había sido pedido el día anterior, y la propia artillería batió intensamente al enemigo, tanto en su infantería como a la artillería británica.

El enemigo inició fuego naval contra el RI Mec 7, que repitió en varias oportunidades, durante la noche, batiendo también otras unidades: el RI 25, el RI Mec 6, etc.

El BIM 5 continuó el combate por el fuego, su Ca más adelantada, al SO, siguió resistiendo bien, aunque rápidamente aumentaba la presión del enemigo, por lo que alrededor de las 23:30 horas debió iniciar el repliegue de algunas fracciones.

El Grl Jofre ordenó el adelantamiento de las Sec Cañones sin retroceso (Cñ s/r) del RI Mec 3, RI Mec 6 y RI 25, lo que ya estaba previsto, para prevenir algún intento de penetración enemiga por el valle de Moody Brook. También impartió órdenes para recuperar algún personal del RI Mec 7, que había sido localizado replegándose; más tarde ordenó capturar de inmediato al personal inglés disfrazado que hablando en

(21) Narración formulada por el general de brigada (R) M.B. Menéndez al autor.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 27

español, estaría esparciendo rumores o dando órdenes falsas de repliegue.

La situación del RI Mec 7 se hizo momentáneamente más tranquila, aunque siguió recibiendo fuego, un tanto esporádicamente, de armas automáticas y de artillería.

Cerca de las 24:00 horas, la parte N de la posición del RI Mec 7 había caído en poder del enemigo. Posteriormente logró hacer pie en la cuesta de Wireless Ridge, aunque el JR debió replegar su Puesto de Comando. El Cte Br, además de ordenar fuego de artillería en su apoyo, dispuso el adelantamiento a la altura del escalón a pie del Esc Expl C Bl 10, así como el apresto de la Ca A/RI Mec 3, que estaba en las cercanías.

A esa hora, el J de la Ba GADA 101 detectó un intento de desembarco enemigo en la lengua de tierra que se prolonga desde Wireless Ridge hacia el E, cerrando el puerto por el N. El mismo fue rechazado, después de una o dos horas de combate, por el tiro terrestre de las piezas de artillería antiaérea allí emplazadas, junto con las tropas de IM que ocupaban ese lugar, y el fuego de los morteros pesados de los RI Mec 3 y 6 que batieron el S de Freycinet, desde donde había partido el ataque. Después se enviaron efectivos de comandos para realizar el rastrillaje en ese sector.

Continuamente, la artillería enemiga hacía fuego sobre la propia y batía las fracciones de primera línea. Pasada la medianoche el J BIM 5 informó que era atacado por más de 1 Bl desde el O, además de otros efectivos desde el NO y SO. Fue autorizado para emplear la B/RI Mec 6 para reforzar el N de su dispositivo y se ordenó fuego de artillería en su apoyo, y que se lo reabasteciera de munición de morteros de 106 mm atendiendo a lo solicitado.

A las 02:00 horas, el Esc Expl C Bl 10 comenzó a recibir fuerte fuego de artillería y el BIM 5 informó que en el extremo O de Tumbledown había armas automáticas del enemigo, pero se mantenía bien en el resto, aunque bajo un fuego muy intenso de morteros y ametralladoras desde el N, mientras el enemigo también presionaba desde el O.

El Cte Br ordenó adelantar la Ca del RI 25 que anteriormente había dispuesto alistar. Entre las 03:30 y las 04:00 horas, el ataque enemigo se intensificó tanto contra el BIM 5 como contra el RI Mec 7 y el Esc Expl. En las horas siguientes, la propia artillería disparó continuamente; pero, al mismo tiempo, fue batida con gran eficacia por la artillería enemiga, sobre todo la Ba/BIM 5 y el GA Aerot 4, los que fueron quedando con sus piezas fuera de servicio.

El Grl Jofre ordenó un contraataque de la Ca A/RI Mec 3, para aliviar la situación del RI Mec 7. El BIM 5, fuertemente apoyado por la artillería propia, siguió sosteniéndose. A su vez, se realizó el contraataque de la A/RI Mec 3, aunque le resultó cada vez más difícil progresar al llegar a la cuesta S de Wireless Ridge. La situación era confusa; pero el RI Mec 7 aún se sostenía, junto con el escalón a pie del Esc Expl C Bl 10.

A las 05:00 horas el Cte Br I Mex X debió ordenar el repliegue al J RI Mec 7 hacia Moody Brook. Poco después el jefe de la Ca A/RI Mec 3 informó que una sección había alcanzado la altura, flanqueando al enemigo, por lo que se intensificaron los fuegos de artillería al NNO de Moody Brook/Wireless Ridge, incluyendo a las piezas de artillería de defensa aérea de 35 mm emplazadas en la zona.

El GA Aerot 4 había quedado casi sin munición y debía ser reabastecido. Simultáneamente se dispuso el adelantamiento del RI Mec 3 (—) a Moody Brook a fin de lanzar un contraataque. Alrededor de las 05:45 horas, el sector O de Tumbledown fue conquistado por el enemigo y el J BIM 5 se dispuso a lanzar un contraataque con la B/RI Mec 6. Aproximadamente a las 06:00 horas se tuvo contacto con la Ca A/RI Mec 3, que estaba a la altura de Moody Brook, aunque con sólo parte de su personal, ordenándole que recibiera a la Ca del RI 25. Por entonces, la niebla y el humo impedían la visibilidad al GA Aerot 4, que soportaba un intenso fuego de artillería y morteros. Poco más tarde, el J BIM 5 informó que se estaba combatiendo en proximidades de su puesto de comando.

Alrededor de las 06:30 horas se apreciaba que el enemigo había conquistado casi todo Tumbledown y las alturas al N de Moody Brook. El Esc Expl C Bl 10 se replegó totalmente y la A/Al Mec 3 se mantuvo en la zona de Moody Brook con un poco más de 1 Sec. La Ca/RI 25 aún no había llegado. En la localidad empezaron a aparecer dispersos. Desde el Comando se dispuso su recepción y encuadramiento, mientras se modificaba la orden al RI Mec 3 (—), para que ocupara una posición de bloqueo al O del Puerto Argentino.

Las condiciones de visibilidad eran muy precarias y la nevisca caía intermitentemente. El Comandante de la Agrupación Puerto Argentino, general Jofre, dispuso que, fracciones reorganizadas del RI 4, ocuparan algunas de las posiciones desocupadas por el RI Mec 3 y que el J RI Mec 7 iniciara, de inmediato, la reunión y reorganización de los elementos dispersos de su unidad.

Aproximadamente a las 08:00 horas, el BIM 5 sólo mantenía, con mucha dificultad, un sector entre Tumbledown y William, y su contraataque había sido rechazado. Media hora más tarde, al GA Aerot 4 sólo le quedaba 1 pieza en servicio. El J Gpo pidió autorización para replegar a su personal y continuar haciendo fuego con esa pieza. Más tarde, debieron replegarse el BIM 5 y la B/RI Mec 6 hacia Sapper Hill, bajo intensa presión del enemigo. La posición de la B/RI Mec 3 cayó rápidamente.

Entre las 09:00 y las 10:00 horas el Esc Expl C Bl 10 intentó avanzar y entrar en posición con los PANHARD para batir la zona de Moody Brook, pero debió replegarse por el intenso fuego de artillería. Por su parte, el RI Mec 6 adecuó su posición con frente al O y ocupó también parte del sector del RI Mec 3, mientras éste trataba de establecer una posición de bloqueo al O de la localidad.

7.6.3. La situación en la zona de Puerto Argentino, el 14 de junio de 1982, aproximadamente a las 10:00 horas (GRAFICO IV)

Después de los combates, que culminaron con las primeras luces del 14 de junio, la situación en la zona de Puerto Argentino evolucionó rápidamente en forma desfavorable para las propias fuerzas. El conocimiento de esta situación es imprescindible para cualquier evaluación o juicio que se quiera realizar, respecto a la trascendental decisión de la rendición.

1) El enemigo había ocupado aproximadamente el sesenta por ciento de la zona defensiva a cargo de la Agrupación Puerto Argentino; pero lo más importante era que había conquistado las alturas próximas a la localidad: Mte. Longdon, Dos Hermanas, Mte. Harriet, Mte. Tumbledown y Mte. William. Desde ellas el enemigo dominaba el sector en el cual se mantenían las tropas argentinas (la localidad y el área del Aeropuerto) y sometía a los propios efectivos a un preciso y masivo fuego de artillería de campaña y de morteros, complementando con el efectuado por la artillería de las naves británicas que se habían ubicado al SE de Puerto Argentino.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 22

4

1 - 12 mai 1982 : GLAMORGAN

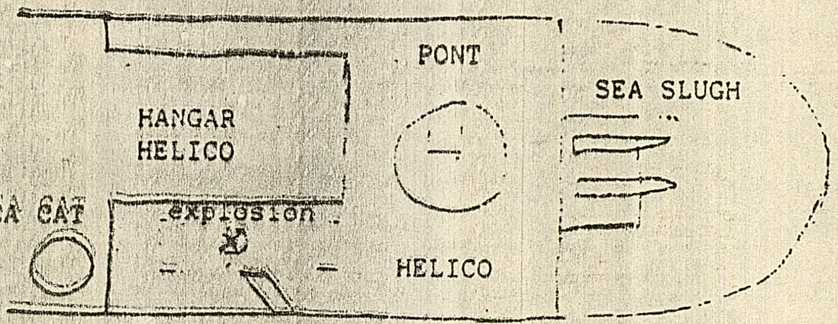
- De nuit à 2 heures du matin, le GLAMORGAN à 25 kts en tir d'artillerie vers PORT STANLEY

- Parmi des tirs d'artillerie venus de terre, détection d'un écho rapide à 12 Nm. Pas de lancement de chaff, mais manoeuvre "EXOCET" en virant à droite pour présenter l'arrière à la menace (?) (GLAMORGAN a pensé qu'il s'agissait probablement d'un obus).

Le missile a été détecté et un SEA CAT a été tiré par la tourelle babord mais certainement à distance trop courte et est passé très près (?) du missile mais n'était pas armé à ce moment.

IMPACT (source MOD)

Trajectoire d'arrivée à environ 50 à 60° de la normale sur l'arrière devant le hangar hélicoptère. Explosion au niveau du pont qui entraîne l'explosion de l'hélicoptère et des dégâts entraînant l'indisponibilité du bâtiment pour quelques heures et de certains systèmes d'armes de façon temporaire ou définitive (SEA SLUGH notamment).



Les dégâts ont entraîné :

- l'explosion hélicoptère

- la mise en place des tôles schématisées pour réparer le pont

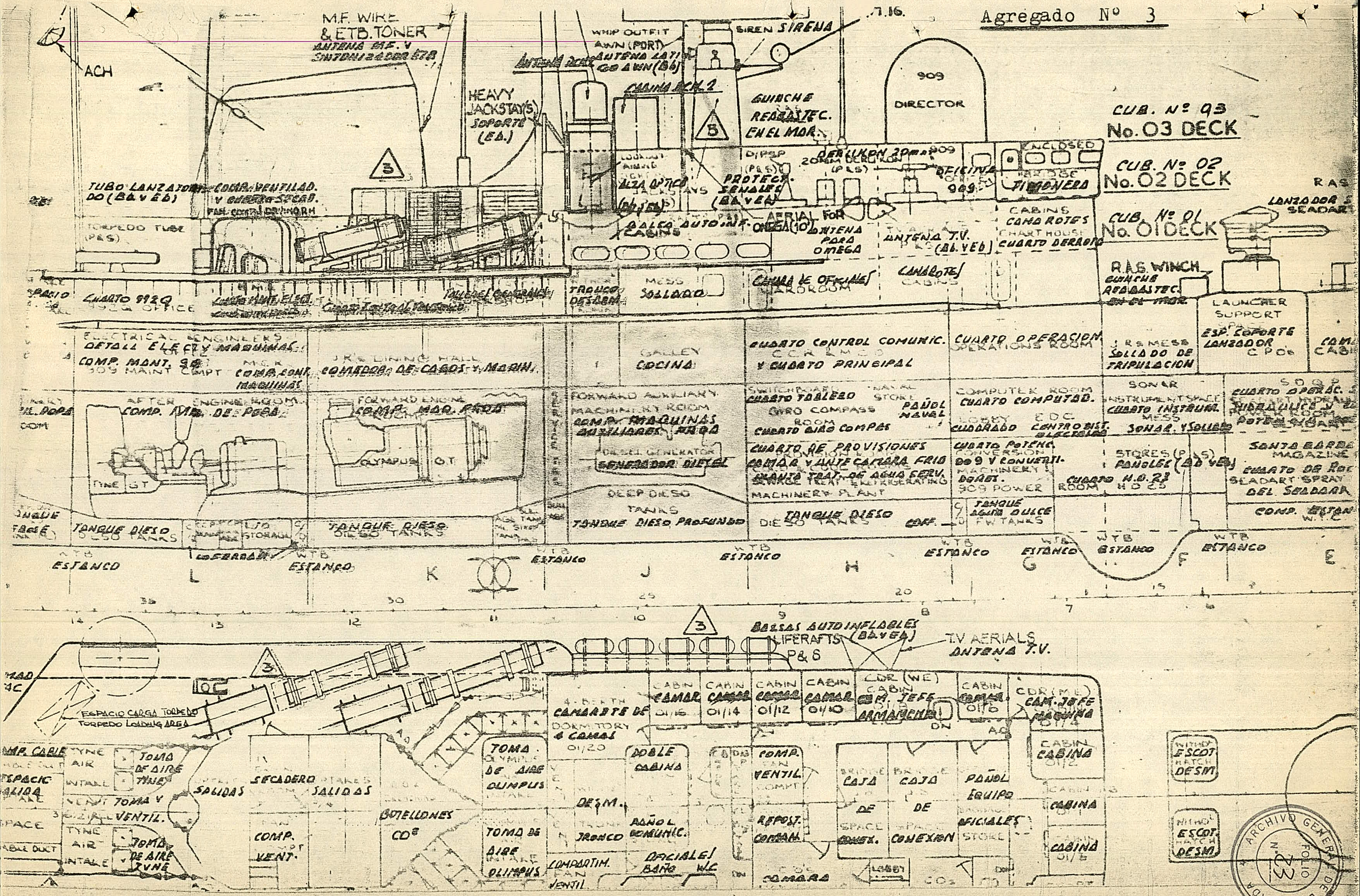
- des traces d'éclats sur les superstructures et notamment la tourelle SEA CAT dont le servant a été gravement blessé (perte d'une jambe

- 13 morts.

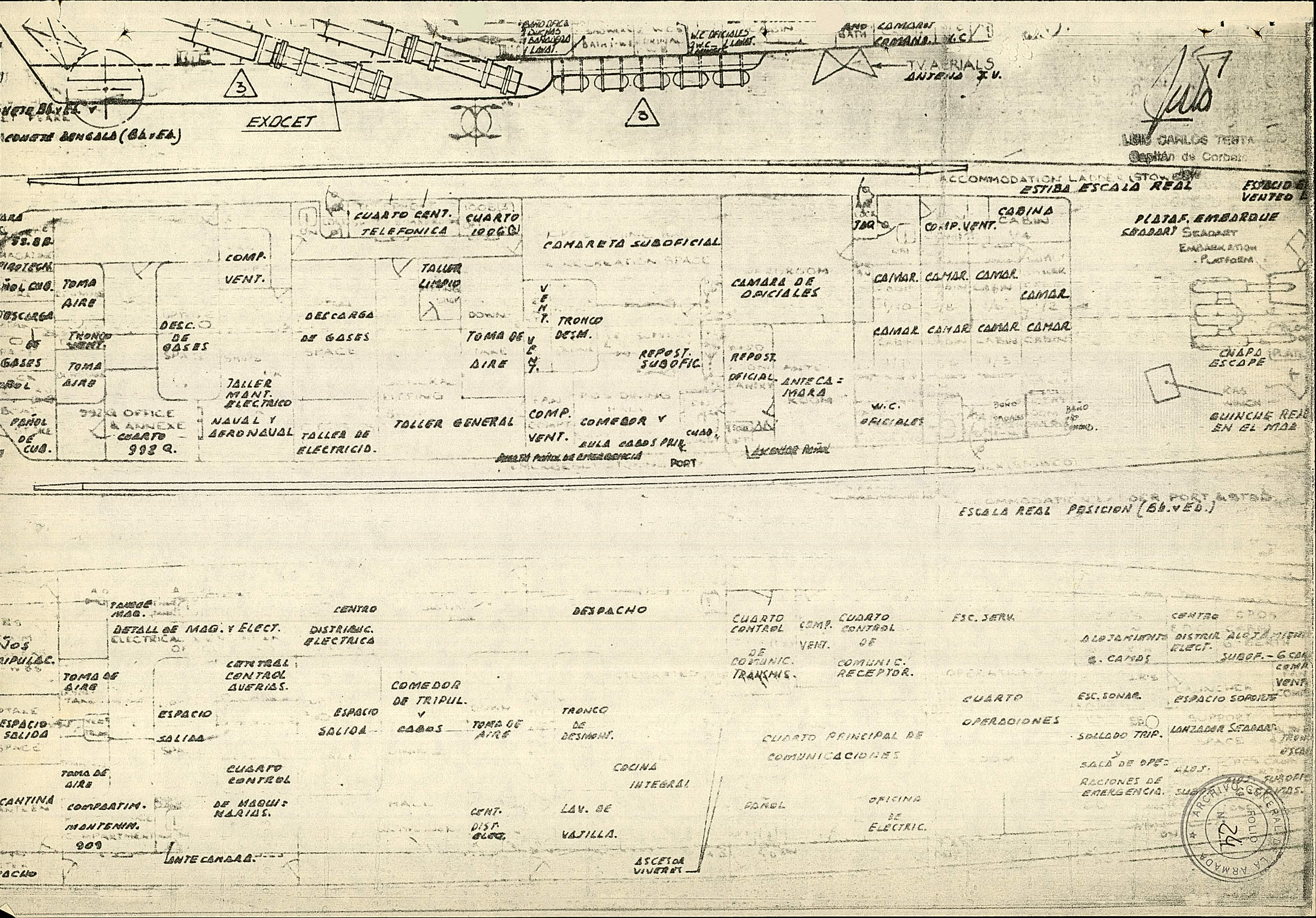
D'après la source EMM, le bâtiment était à nouveau en route à 25 Kts, 15 minutes après l'impact (?).

Il a fallu 7h. pour maîtriser l'incendie.

Agregado Nº 3



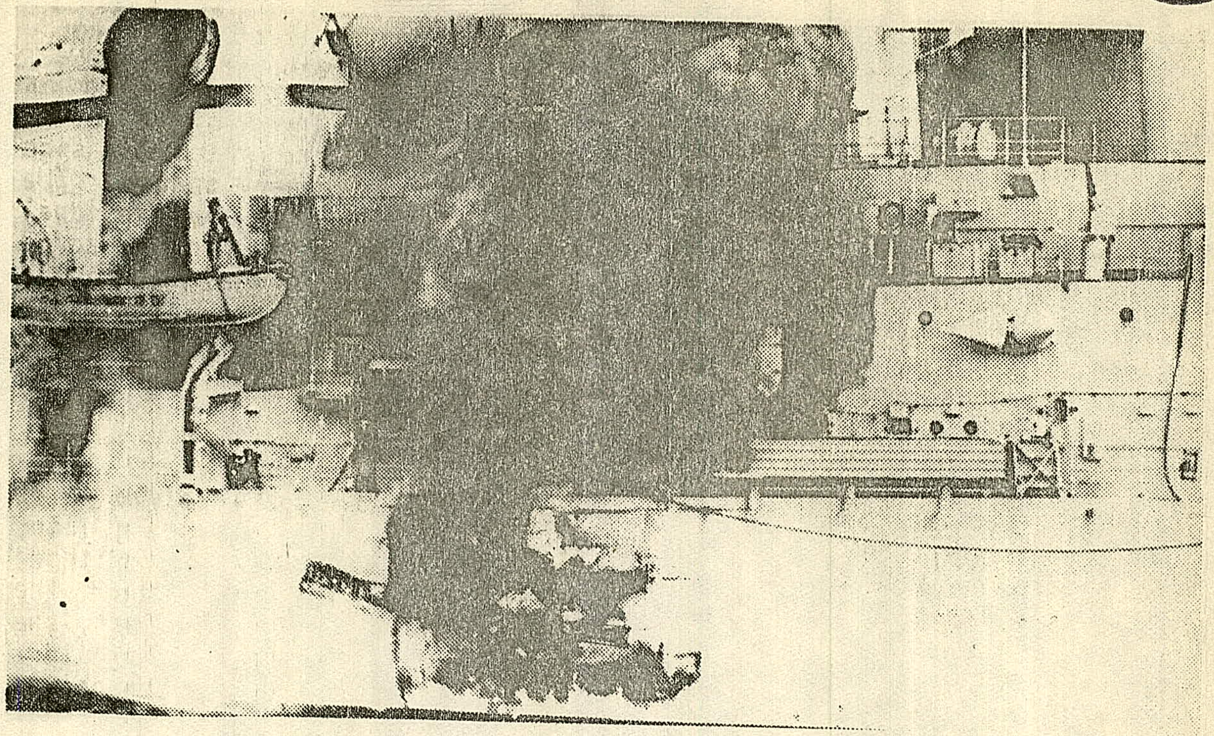
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 33



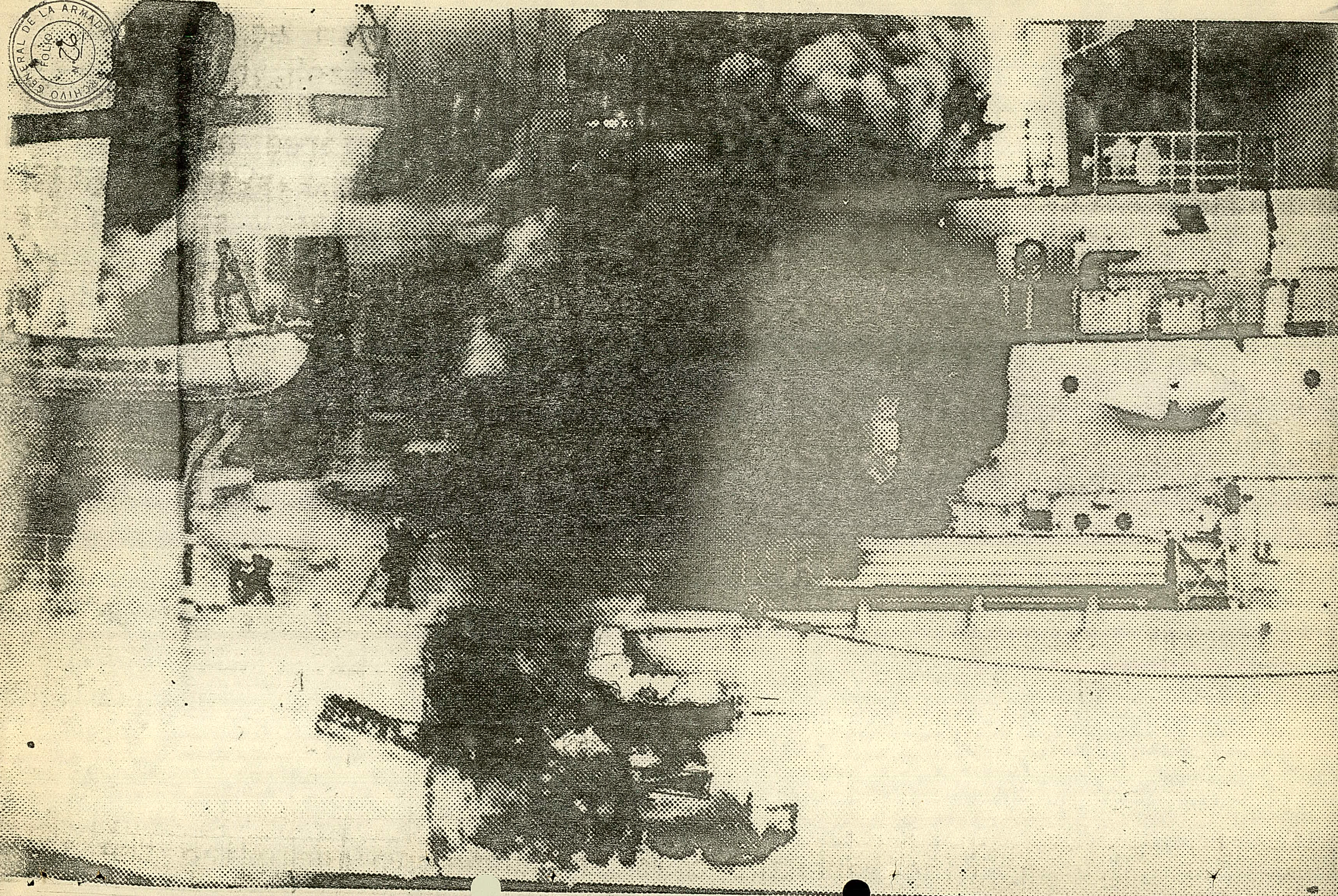
LUIS CARLOS TESTA
Capitán de Corbeta

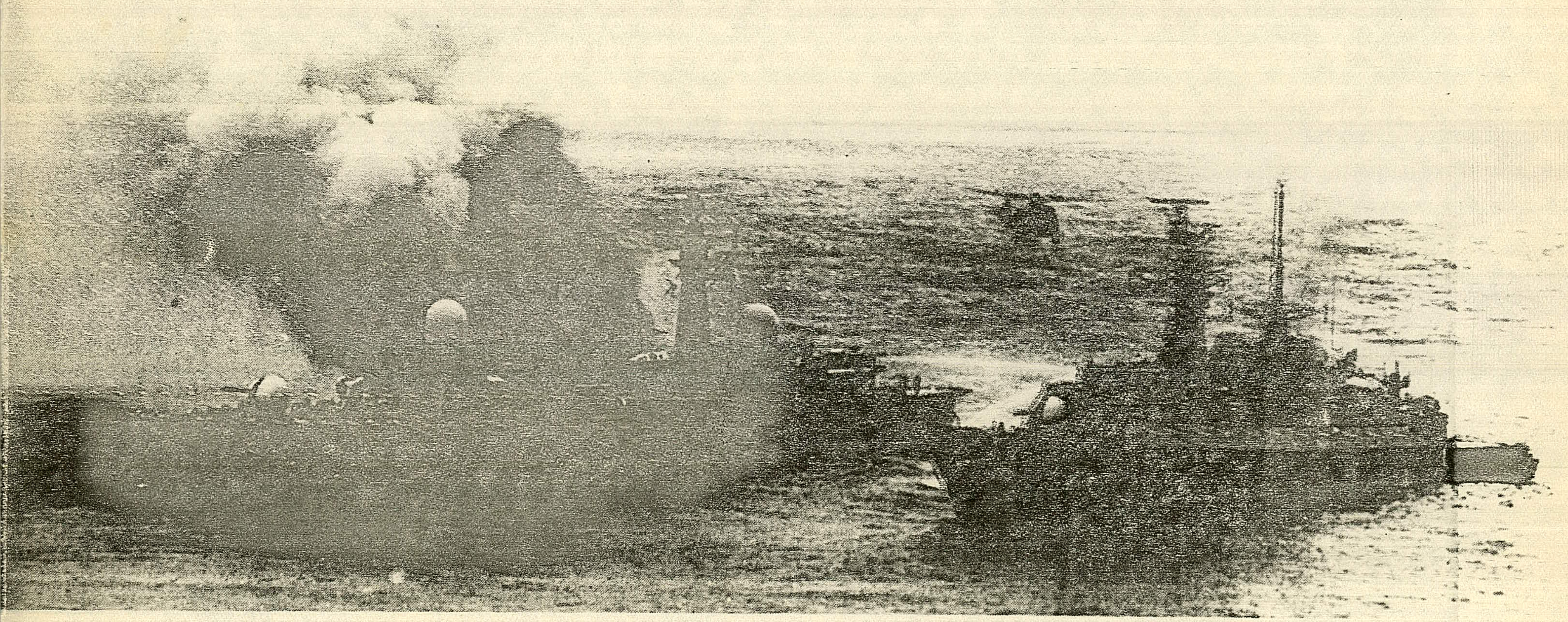
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
24

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.° 25



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N.º 26





AGREGADO Nº 2

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N.º 27

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 28

COPIA Nº
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE OPERACIONES
BUENOS AIRES 181500 DEC 81
Nº DE REFERENCIA: MI-40

DIRECTIVA JEOPE Nº 02"S"/81 CONTRIBUYENTE AL PLAN DE APOYO A LAS OPERACIONES COAR Nº REF.: BC-222

APENDICE 05 AL ANEXO "A"

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE Nº ______ (1)

FECHA:

PRIORIDAD

Solicitada por usuario requirente

Asignada ó solicitada por Cdo J ó Cdo Est. Op.

Prioridad definitiva asignada por el EMC

(6)

Nro.

001 al 499 EJERCITO
500 al 699 ARMADA
700 al 899 FZA AEREA
900 al 999 E.M.C.

MODO DE TRANSPORTE

Solicitado por usuario requirente.

Solicitado ó asignado por Cdo J ó Cdo Est Op

Definitivo asignado

(2) FUERZA:

(3) USUARIO REQUIRENT

(4) USUARIO CARGADOR:

(5) USUARIO DESTINATARIO:

Nro (7)	FECHA Día y Mes (8)		LUGAR (9)		ALTERNATIVA (10)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR) (11)			CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA								
									DESCRIPCION DE LA CARGA (12)		UNITARIO					SUBTOTALES (15)	
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	ENTREGA			Capacidad (13)	Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	PESO	VOLUMEN
							Destino	Altern									